

NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift - nov. 1970 - revue maritime bimestrielle



PRISE D'UN VAISSEAU DE GUERRE
HOLLANDAIS DEVANT OSTENDE.

Louis Le Mel, corsaire du Roi

Boordjournal van A. Demaere

50 ans après

Maritiem panorama

Amiraux, Capitaines et Corsaires de Belgique

Congo waterways



5



NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

— revue maritime bimestrielle

Directeur de la revue -
Directeur van het tijdschrift

J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

COLLABORATEURS - MEDEWERKERS
J. Dreesen, J. De Ridder, L. Daneels,
F. Dumont, L. Hoornaert, J. Hardy,
G. Fautré
J. Verleyen, H. Rogie, W. Goethals
H. Berkenbosch, V. Segart G. Gouwy,
C. Adam, Daloze, L. Lanoo, Scarcériaux,
J. Demol

Photos - Foto's

R. De Meersman, Ph. Grandclaudon

Dessins - Tekeningen

J.P. De Cupère

Lay-out

E. Van Haverbeke

ADMINISTRATIE - ADMINISTRATION

Briefwisseling, adresveranderingen,
publiciteit, 't winkeltje.

Correspondance, changements d'adresse
publicité, la boutique.

Directeur publiciteit - publicité

C. Beatse b.p. 17, 8400 Oostende

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende

Tel. 059/814 02 ext. 389

VENTES - ABONNEMENTS -
ABONNEMENTENDIENST

C.C.P. 1755 Société Générale de Banque
Oostende - C.P.T.: 40 07 79 Neptunus.

P.R. 1755 - Generale Bankmaatschappij
Oostende - Rek. 40 07 79 Neptunus.

150 F gewoon - normal

200 F steun - soutien

300 F ere - d'honneur

RAAD VAN BEHEER -

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président : J.C. Liénart

Voorzitter :

Vice-président - Ondervoorzitter : M. Gorts

Secrétaire-trésorier -

Penningmeester-sekretaris : Ch. Freys

Beheerders - Administrateurs : C. Beatse,

R. Dhont, F. Dumont, G. Duterme, W. Pieters,

R. Prigneaux, V. Segart,

A. Van den Driessche, J. Arys,

E. Van Haverbeke

sommaire inhoud

à vous amis lecteurs
aan u, vriend lezer

j.c. liénart

louis le mel

r. prigneaux

boordjournal a. demaere

e. van haverbeke

maritiem panorama
la vie maritime

h. rogie

modelbouw -
maquettisme

c. adam, daloze

congo waterways

capt. m. piret

bundesmarine

j. de ridder

woorden uit de
zeemanskist

j. dreesen

bibliografie
bibliographie

e.v.h.

alle hensjes

redaktie

50 ans après

j. verleyen

les amiraux, capitaines
et corsaires de belgique

j.c.l.

de zeemacht
la force navale

redaktie
rédaction

EDITEUR RESPONSABLE - VERANTWOORDELIJKE UITGEVER
J. C. Liénart, H. Serruyslaan 14 - 8400 Oostende

Nr 5 - 1970

BOELWERF

N.V.

TEMSE

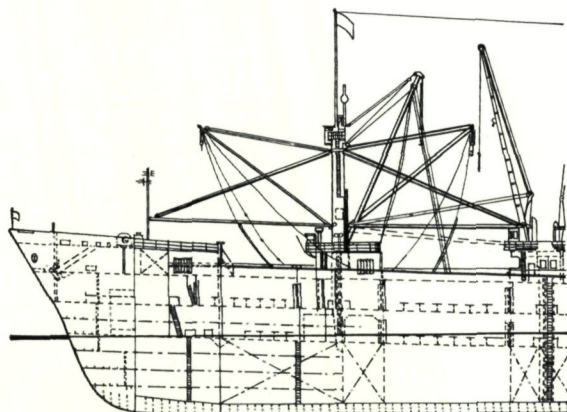
S.A.

Tel. (03) 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 90.000 ton
Navires de mer jusque 90.000 tonnes

Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBE GRAMME", het visserijwachtschip "GODETIA" en 4 kustmijnenvegers

Constructeurs du ketch de recherches "ZENOBE GRAMME", du garde-pêche "GODETIA", et de 4 dragueurs de mines côtiers



Ladies need special care.

A ship is steel, brass and teak.
Yet she's every inch a lady.
A very live one.
Her crew may call her stubborn,
cantankerous and contrary
but only they have this privilege.
She is the fairest of their ladies
to be served and respected.

Essomarine® likes to wait
on the ladies of the sea.
Your Esso representative,
throughout the world,
carefully selects lubricants
and fuels especially for your ship
to insure peak performance and protection.
Give your ships special care.
Call on Essomarine.



FUELS AND LUBRICANTS

**COMPAGNIE
MARITIME
BELGE
ARMEMENT
DEPPE**

engagent pour
entrée en service
immédiate

OFFICIERS de MARINE «pont»

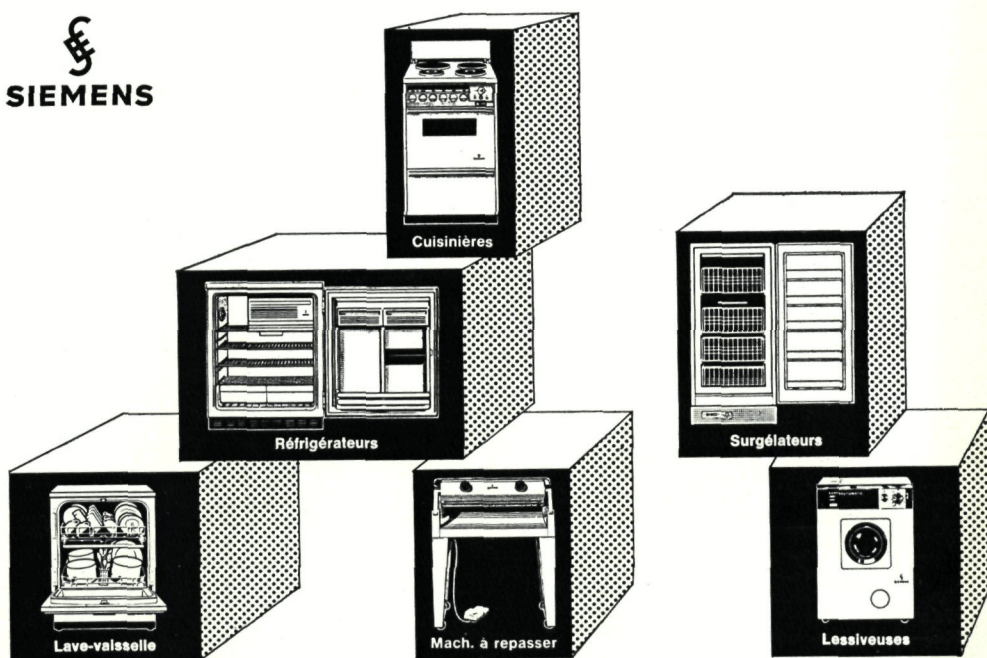
(brevetés Aspirant-Officier, Lieutenant et Capitaine au long cours)

OFFICIERS de MARINE «machine»

(brevetés 3me - 2me et 1re classe)

Se présenter avec carnet de marin au
Service du Personnel Navigant,
Leopolddok, 214 - 2030 ANTWERPEN
ou téléphoner au n° (03) 41.14.80 ext. 378

siemens rend la vie plus agréable



S.A. SIEMENS N.V. 116, chaussée de Charleroi Bruxelles - 6

galabal van de zeemacht

casino - kursaal

5-2-1971

bal de gala de la force navale

Wenst U nog verdere inlichtingen ?

Secretariaat van de Vereniging : Brusselselaan 6, STROMBEEK-BEVER
(Brussel) - Telefoon 02/79.35.13 (Na 19 uur).

Voulez-vous d'autres renseignements ?

Secrétariat de l'Association : 6, Brusselselaan, STROMBEEK-BEVER
(Bruxelles) - Téléphone 02/79.35.13 (Après 19 heures).

Passer un weekend en Angleterre ?

Vous pouvez le faire à des conditions vraiment avantageuses grâce aux billets d'aller et retour de weekend d'hiver valables sur les paquebots de la ligne

OSTENDE-DOUVRES



* Valables tous les weekends pendant les périodes du 2.10.1970 au 5.4.1971 et du 30.4.1971 au 17.5.1971. Voyage aller le vendredi ou samedi ; voyage de retour le dimanche ou lundi du même weekend.

* **Prix aller-retour** (Ostende-Douvres : 336 fr. (2e classe) - 416 fr. (1e cl.)
jusqu'au 31/10/1970 (Ostende-Londres : 490 fr. (2e classe) - 650 fr. (1e cl.)

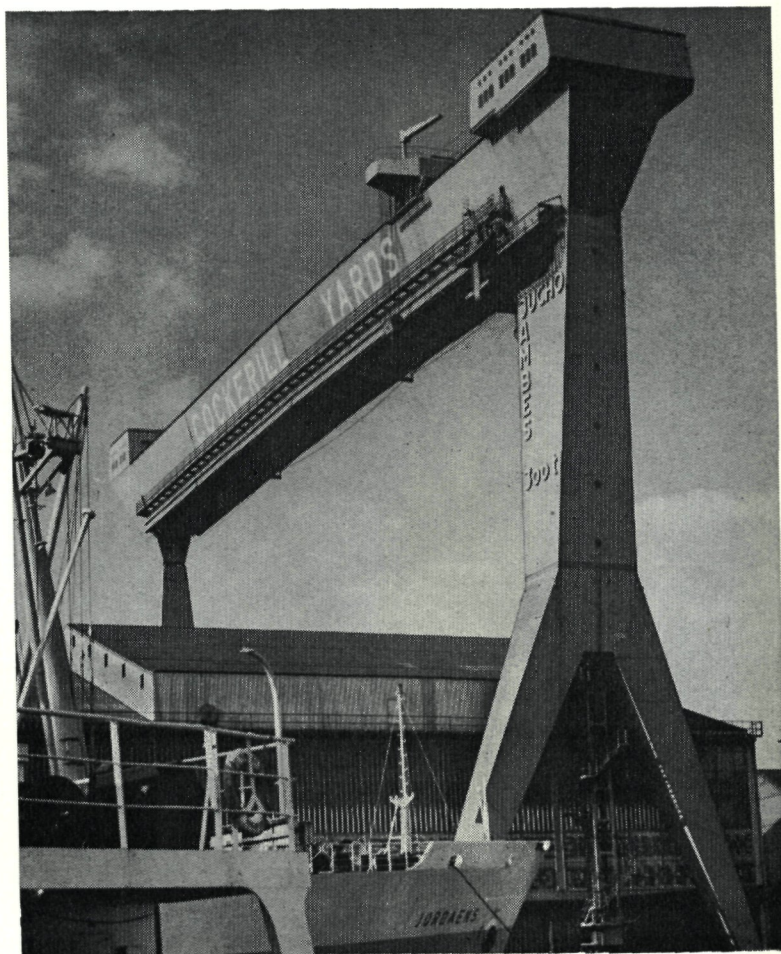
A partir du 1.11.1970 (Ostende-Douvres : 380 fr. (2e classe) - 464 fr. (1e classe)
(Ostende-Londres : 534 fr. (2e classe) - 698 fr. (1e classe)
Enfants de 4 à 14 ans : 50 % de réduction.

Renseignements, etc. : — Service des Paquebots, Ostende
— Agences de voyages reconnues
— Gares des chemins de fer et bureaux de renseignements S.N.C.B.

bouwen ◀
 ombouwen ◀
 herstellen ◀
 dokken van schepen ◀
 alle industriële werken ◀

tel.: 03-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175

telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. cockerill yards hoboken



SCANDIAFLEX

AFSLUITINGEN

FERMETURES

Zonneblinden
Stores vénitiens

Accordeon deuren
Portes en accordéon

Vertikaal oriënteerbare
gordijnen

Rideaux verticaux
orientables

Bad en douche afsluitingen
Fermetures de bain et de
douche

Verkoopburelen

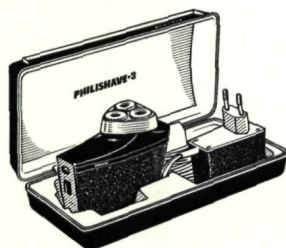
Antwerpen	tel. 03/33 32 21
Aalst	tel. 053/270 72
Brugge	tel. 050/344 27
Brussel	tel. 02/26 61 11
Gent	tel. 09/23 47 71
Hasselt	tel. 011/220 76
Kortrijk	tel. 056/254 88
Mechelen	tel. 015/428 56
Turnhout	tel. 014/411 89

Bureaux de vente

Bruxelles	tél. 02/26 61 11
Charleroi	tél. 07/55 32 41
Liège	tél. 04/43 26 56
Mons	tél. 065/377 53
Namur	tél. 081/322 03
Verviers	tél. 087/306 29
Wavre	tél. 011/255 74

1e Philishave
Rechargeable

branchez 1 fois
pour 3 semaines
de rasage



de Oplaadbare
Philishave

éénmaal op
stopkontakt aansluiten
voor 3 weken scheren.

PHILIPS

n.v. INES-BELGIUM

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)

koningstraat 13

antwerpen

In the  of the City

BEKAERT

Geschenken
Huishoudartikelen

Ad. Buylstraat, 11

ARTS MENAGERS
Cadeaux

OOSTENDE

Tel. (059) 719.36

Parmi les 26.000 sous-officiers des forces armées on en compte 1400 à la Force Navale, soit à peine 5 %. Cependant la Force Navale est représentée à 25 % au sein du Conseil National de l'Amsob !

Si, vous croyez que votre profession est toute „rose“, il n'y a, dès lors aucune raison de rejoindre une association. Mais, si vous croyez qu'il reste encore à faire pour améliorer votre profession, ayez alors l'honnêteté d'être membre et d'appuyer votre association professionnelle :

l'alliance mutuelle des sous-officiers de Belgique

pour 200 fr par an, vous serez défendu, aidé dans des tas de circonstances, et vous bénéficierez de nombreux avantages...

Section Force Navale de l'Amsob, 8, Kievitstraat, Stene-Oostende.

Bij de 26.000 onderofficieren van de krijgsmachten, zijn er 1400 van de Zeemacht, met moeite 5 %. Nochtans vertegenwoordigt de Zeemacht 25 % in de Nationale Raad van het OVBOO !

Als U geen verzuchtingen of wensen heeft betreffende uw loopbaan, dan is er inderdaad géén reden om U aan te sluiten bij een Vereniging. Denkt U echter dat uw loopbaan kan en moet verbeteren, aarzel dan niet om aan te sluiten bij de beroepsvereniging :

het onderling verbond van de Belgische onderofficieren

voor slechts 200 fr. per jaar, zullen uw belangen op een competente manier verdedigd worden, zonder daarbij de vele andere voordelen te vergeten.

Sectie Zeemacht OVBOO, Kievitstraat 8, Stene-Oostende.

**United
Bonded
Stores
S.A. Dealers n.v.**
Oude Leeuwenrui 8, Antwerpen 1

**drukken is een zaak
beter drukken is onze zaak**

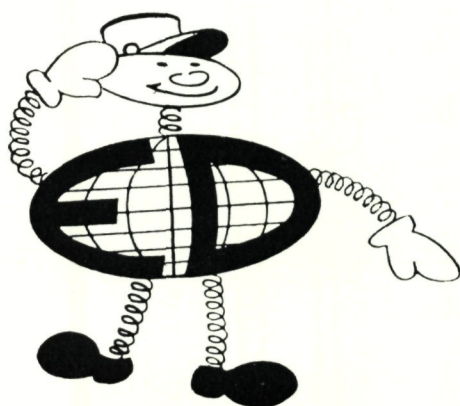
drukkerij de vuurtoren

voorhavenlaan, 37 - 8400 oostende
tel. 751.32

beheer : delrue a. + g.



EDMOND DEPAIRE S.A.
N.V.



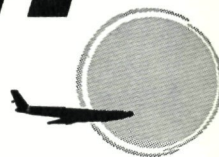
02-26.98.20

**uw vervoerder
votre transporteur**

havenlaan, 94, avenue du port - BXL

Voor Uw vakantie
per georganiseerde
vliegtuigreizen
het ganse jaar door

Sunair



- Alle bestemmingen, met verblijf op appartementen of in hotels
- Vliegtuigreizen met speciale Sunair-Jet toestellen
- Vliegtuigreizen per regelmatige lijndiensten van de **SABENA** en alle andere **IATA**-vervoerders.

SPANJE

Mallorca, Costa del Sol, Costa de la Luz, Costa Blanca, Costa Dorada, Kanarische Eilanden, enz.

JOEGOSLAVIE

Opanje, Riviera, Split, Dubrovnik Riviera

ITALIE

Adriatische Riviera, Sardinië, Golf van Napels.

TUNESIE

Hammanet, Djerba, enz...

PORTUGAL

Algarve, Esteril, Cescais, Madeire, enz...

GRIEKENLAND

Athene, Kreta, Rhodos, enz...

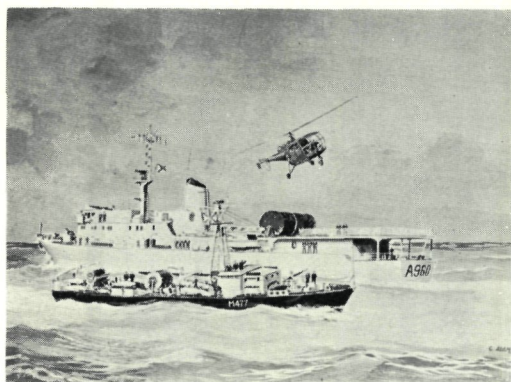
Wat biedt SUNAIR ?

- Eerste klas hotels en bestendige dienst van **Sunair-Hostessen**
- Uitgezochte 1ste-rangs verblijfplaatsen, hotels en appartementen
- Reizen per Jet-Vliegtuigen
- Gratis Sunair-reiszak
- *Minimum prijzen voor een maximum kwaliteit*
- Uitgebreide reiskatalogussen in vier kleuren en samengesteld door de meest bekwame vaklui.
- Gratis bagage- en annulatieverzekering

Inschrijvingsmogelijkheden bij alle gevestigde Belgische reisagentschappen.
Vraag inlichtingen bij uw lokaal reisagentschap.

ZON ZONDER ZORGEN met SUNAIR !

la boutique - 't winkeltje - la boutique

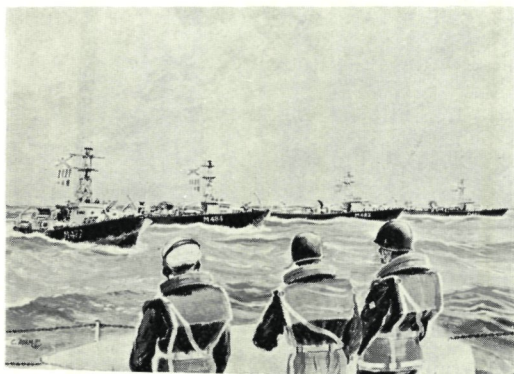


WENSKAARTEN 1971

Gezien het enorm succes van de wenskaarten 1970, ontworpen door de kunstenaar C. Adam heeft de v.z.w. Neptunus het genoegen U nu reeds de verschijning aan te kondigen van een nieuwe reeks.

Deze wenskaarten stellen de Zinnia, de Godetia een groep MSI en een groep MSC's voor.

Deze reeks kaarten kunnen besteld worden bij Neptunus aan de spotprijs van 40 F per reeks.

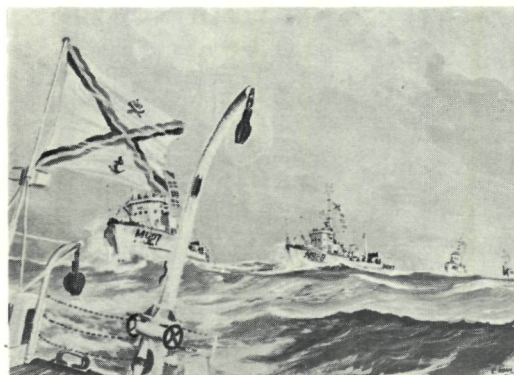


CARTES DE VŒUX 1971

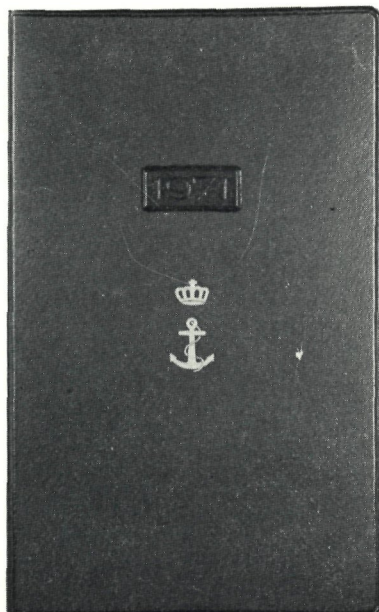
Vu le succès des cartes de vœux 1970, dues au talent de Monsieur Carlo Adam, l'ASBL Neptunus a le plaisir de vous annoncer la parution prochaine d'une nouvelle série.

Ces cartes représenteront successivement quelques unes de nos unités dont le Zinnia, le Godetia, une flotille d'MSC et une flotille d'MSI.

Cette série de cartes peut être commandée chez Neptunus, au prix de 40 francs.



que - 't winkeltje



ZEEMANSAGENDA 1971

Dit agenda speciaal ontworpen voor iedereen die belang stelt in de zee, is van af heden te verkrijgen bij Neptunus. Naast een uiterst efficient kalender, bevat deze agenda diverse interessante platen:

Alle vlaggen van de wereldvloot en oorlogsmarines. De Vloot 1971 Zeemacht. Afstand in zeemijlen van Oostende naar de voornaamste havens in de Noordzee en van Gibraltar naar de havens in de Middellandse Zee. Omzettafel van Centigrade naar Fahrenheit.

m.a.w. de agenda van de zeeman voor de zeeman. Deze agenda kan U vanaf heden bekomen bij Neptunus door overschrijving van 35,— F. op onze bankrekening.

AGENDA DU MARIN 1971

Cet agenda, spécialement conçu pour qui s'intéresse à la mer, peut être obtenu dès à présent chez Neptunus. A côté d'un calendrier très efficace, cet agenda contient encore en quelques planches intéressantes, tous les pavillons des marines marchandes et des marines de guerre; la Flotte de la Force Navale 1971; une Table des distances en milles marins d'Ostende aux principaux ports de la Mer du Nord, et de Gibraltar aux ports de la Mer Méditerranée; une Table de conversion des températures Centigrade en Fahrenheit.

C'est l'Agenda du Marin pour le Marin! Cet agenda peut être obtenu moyennant un versement de 35,— F. à notre compte en banque.

WAPENSCHILDEN

Een reeks - praktisch voor al de schepen - wapenschilden, uitgevoerd door de Oostendse kunstenaar Michiels, in keramiek en in vier- of vijf kleuren, zijn te bekomen bij Neptunus tegen betaling van 140 F plus 25 F verzendingskosten. Ieder wapen werd goedgekeurd door de Heraldische Commissie Zeemacht en is stuk voor stuk een juweeltje. Een mooi en smaakvol geschenk voor de feestdagen.

ECUSONS

Une série d'écussons, exécutée en céramique polychrome, par l'artiste Ostendais Michiels, est mise en vente à la boutique Neptunus, au prix de 140 F pièce + 25 F frais d'expédition. Chaque écusson a été agréé par la commission héraldique de la Force Navale et chacun d'eux est un bijou. Un joli et agréable cadeau pour les jours de fête.



Momenteel verkrijgbaar —

En magasin —

Zeemacht —	Force Navale
Marine basis Zeebrugge —	
Base Navale Zeebrugge	
Zinnia	Heist
Mechelen	Rochefort
Van Haverbeke	Knokke
De Brouwer	Nieuwpoort
Breydel	Koksijde
Artevelde	Veurne
Truffaut	Turnhout
Bovesse	Tongeren
Charleroi	Audenaarde
Malmédy	Ougrée
Spa	Dinant
Stavelot	Andenne

A vous, amis lecteurs...

Beaucoup parmi vous ont répondu à notre appel, beaucoup de nouveaux lecteurs nous sont arrivés. Beaucoup ; c'est près de 100, qui en moins d'un mois nous ont apporté leur soutien en souscrivant un abonnement, souvent même un abonnement d'honneur. Nous les en remercions vivement.

A tous ces nouveaux lecteurs nous voulons redire combien leur aide nous est appréciable car notre revue fonctionne comme une affaire privée, sans subsides ; elle ne vit donc que par l'audience qu'elle a, par la gentillesse des annonceurs, par le travail bénévole de toute l'équipe composée de marins d'active, de réserve, en retraite et d'écrivains, d'historiens, de peintres, de dessinateurs, tous de marine, tous de grand cœur, et qui, tous, font marcher l'affaire comme si c'était la leur.

Et pourquoi ? Pour mieux faire connaître la Marine de notre pays, celle qui commerce et celle que, dans des pays plus républicains que le notre, on appelle « la Royale », celle qui pêche, celle du dimanche et aussi celle d'hier et d'autrefois celle de l'Histoire que beaucoup ont oubliée et sans laquelle nous ne serions pas ce que nous sommes.

Merci d'avoir rejoint nos rangs !

Et faites nous un dernier plaisir, faites lire « Neptunus » à ceux qui ne le connaissent pas et qui pourraient aussi être amenés à croire, comme nous, qu'il faut à notre pays une grande marine, de bons ports, de bonnes liaisons portuaires, de beaux et bons navires, de bons et très nombreux marins, qu'il faut que les affaires maritimes soient très prospères et que les marins soient bien considérés.

Dans ce numéro nous avons le plaisir de vous soumettre un reportage de notre ancien rédacteur en chef que nous avons envoyé à la Bastille interroger le redoutable corsaire Le Mel qui y est incarcéré ; nous espérons que vous goûterez cette incursion dans le temps, tout comme vous apprécierez les nouvelles certes plus récentes des marines militaires d'Allemagne et des Pays-Bas et notre panorama maritime. Nous reprenons aussi la chasse aux souvenirs des marins de 1914-1918 avec Mr Verleyen. Nous remontons la fleuve Congo, pilotés de main de maître par le « Navigator », en passant par le domaine des constructeurs de maquettes, pour finir par les nouvelles de la Force Navale.

Nous vous souhaitons bonne lecture et espérons vous lire à notre tour afin de savoir ce que vous aimez, ce que vous auriez envie de voir traiter, explorer, commenter... ou tout simplement de vous voir vous aussi joindre l'équipe en nous envoyant vos articles.

J.C. LIENART

Aan U, vriend lezer...

Alles laat vermoeden dat onze publiciteitsactie heel wat nieuwe abonnementen zal aanbrengen, momenteel — dit nà twee weken — reeds meer dan 100, waarvan zeker 25% ere-abonnementen.

Aan al deze nieuwe lezers willen wij onze dank betuigen en benadrukken hoe welkom hun bijdrage is. Neptunus is immers een privé-initiatief, wat inhoudt dat wij geen toelagen ontvangen, m.a.w. we bestaan enkel dank zij uw financiële bijdrage, de publiciteit en de welwillende medewerking van een enthousiaste redactieploeg, samengesteld uit marinepersoneel van het actief- en reservekader. Dank zij deze medewerkers : schrijvers, historici, tekenaars, kunstenaars, enz., met een groot hart en wars van alle eigenbelang, is het ons mogelijk een dergelijk tijdschrift te publiceren.

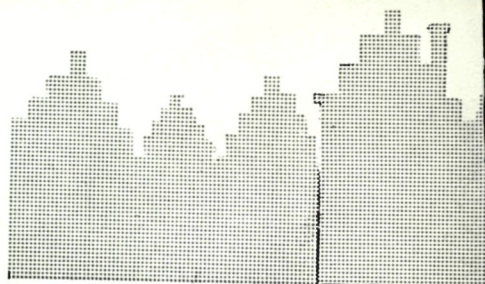
Waarom deze toewijding ? Eenvoudig om beter onze Marine te laten kennen aan het land, deze oorlogs- en handelsmarine, deze marine die men in sommige republikeinse landen «Koninklijk» noemt, maar ook deze marine die men «visserij» of «yachting» noemt, deze marine van gisteren, vandaag en morgen !

In dit nummer publiceren wij met genoeg een reportage van onze ex-hoofredakteur, die met speciale opdracht naar Parijs ging om de beroemde en beruchte Louis Le Mel te bezoeken in de «Bastille» ; een reis in het verleden die U zeker zal boeien. Verder vinden we onze vertrouwde rubrieken terug : Maritiem Panorama, Vreemde Marines, Modelbouw, Zeemanskist.

Samen met dhr. J. Verleyen gaan we opnieuw 50 jaar terug, terwijl «congonavigator» ons deskundig «the river Zaïre» uit de doeken doet !

Nogmaals dank voor uw steun en we hopen dat u Neptunus ook zal laten kennen aan uw vrienden en kennissen, die zoals u geloven in het feit dat ons land — zeevarende natie bij uitstek — een grote marine nodig heeft. Dat de welvaart van ons land afhangt van goede havens, goede schepen en... goede zeelui !

un liégeois, corsaire du roy Louis XIV ...



LOUIS

r.prigneaux

LE MEL

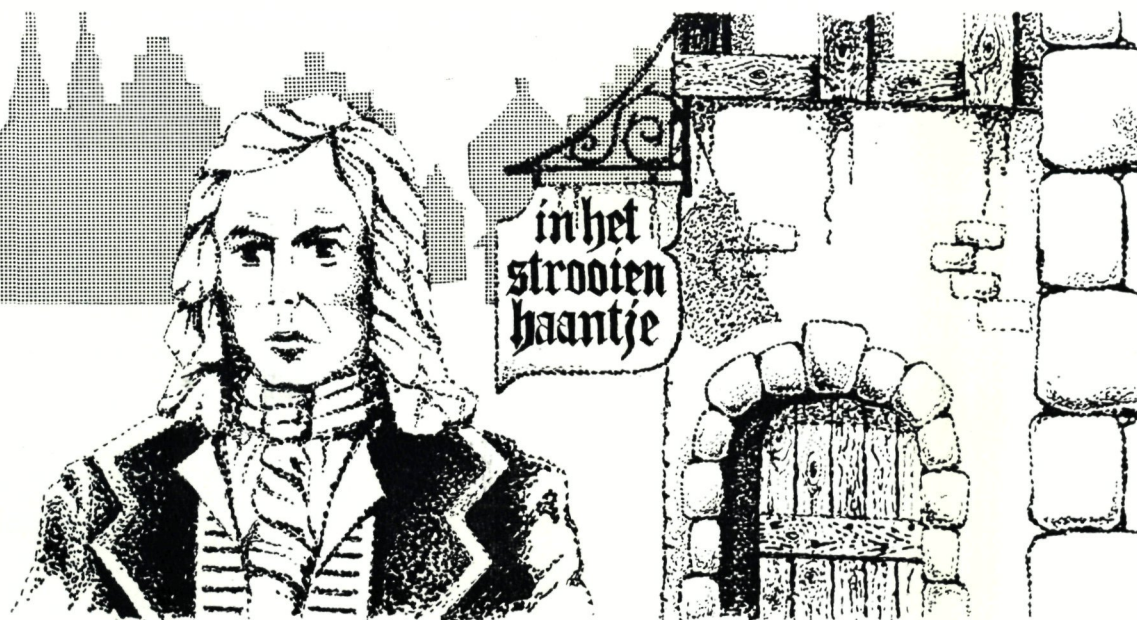
NOTE DE LA REDACTION

L'auteur qui n'est autre que notre ex-rédacteur en chef, prétend avoir réalisé cette «interview» il y a... 200 ans ! Nous lui laissons toute la responsabilité de ce propos ; toutefois les investigations auxquelles nous nous sommes livrés nous permettent d'affirmer que - sauf bien sûr l'intervention personnelle de l'auteur - tous les faits relatés sont rigoureusement exacts, prouvés qu'ils sont par des documents d'archives. On n'a pas voulu, ami lecteur, vous imposer une difficile lecture en employant le langage du XVIIe siècle. Imitant en cela Jean Merrien dans sa «Vie quotidienne des marins au temps du Roi Soleil» - ouvrage qui aida fort l'auteur - on n'y recourra que pour les citations ou l'un ou l'autre terme particulier.

Mon cœur était plein d'amertume en cet an de grâce 1710 et la bière que je buvais dans la chope d'étain qui m'était réservée au cabaret «In de Stad Dover» sur le Kaaipoort ne parvenait pas à me rendre moins morose. Il n'y avait pas de quoi me réjouir vraiment : ma bourse était veuve d'écus, la liste de mes dettes s'allongeait et si je n'avais été dans les bonnes grâces de Mariatje, la fille du cabaretier qui me trouvait à son goût, je n'aurais pu, en ce brumeux mois de novembre, chercher inspiration au fond de mon pot de bière. Qui plus est, le directeur de mon journal, le «Nieuwe Tijdinghen - Informations nouvelles» (gazette qui paraît depuis plus de cent ans) dans lequel je publie les chroniques des batailles, m'a fait gentiment comprendre que si je ne lui fournissais pas de la copie, il se passerait dorénavant de mes services !

J'avais acquis quelque notoriété en relatant l'entrée de Marlborough à Ostende, le 6 juillet 1706 puis sa marche sur Bruges en 1708 mais il y avait deux ans de cela et tout passe : la gloire et... le écus ; de plus, les temps avaient changé, rien qui vaille la peine à se mettre sous la plume d'oie. Je n'ai pas, comme le chroniqueur Saint-Simon, (Louis de Rouveroy) la chance d'appartenir à la cour de Louis XIV où mille incidents se passent chaque jour.

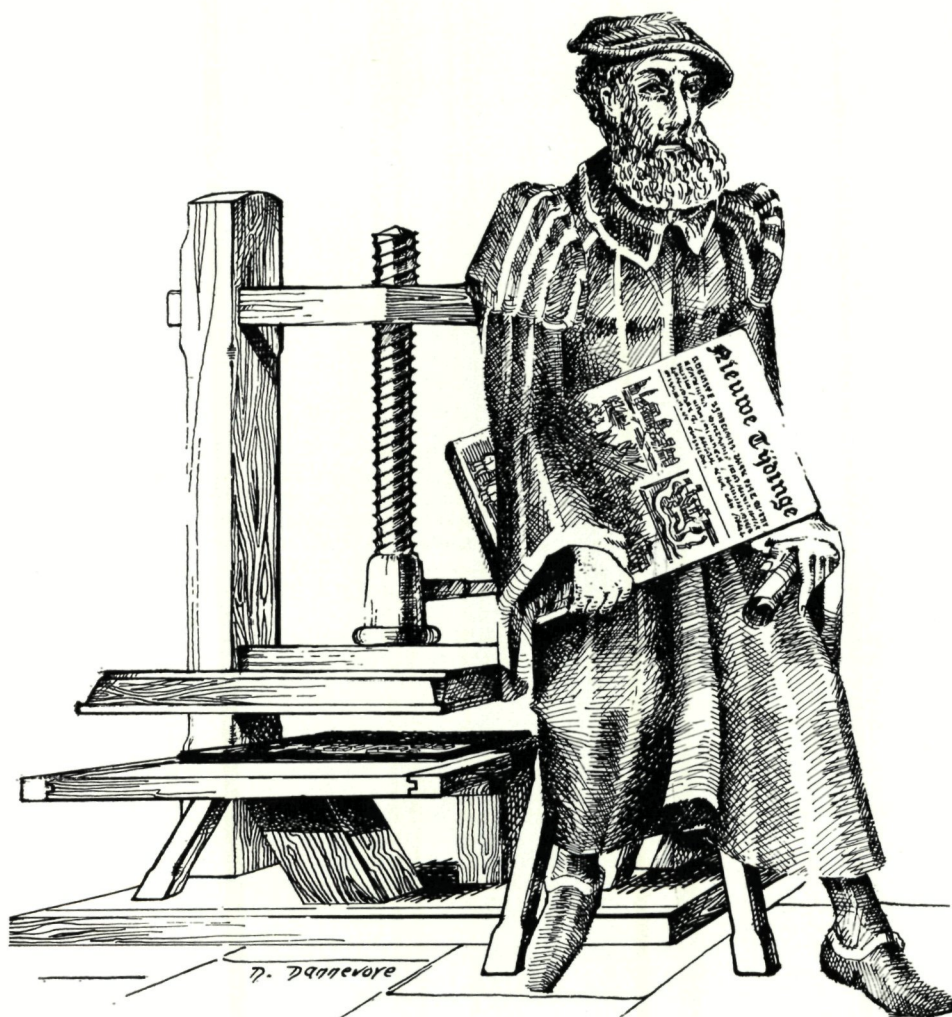
Ici à Ostende on parle d'avantage de paix que de batailles. C'est à désespérer ! Je songeais sérieusement à m'enrôler sur le «Saint François» sous le commandement du capitaine Gerrebrantz qui appareillait pour Cadix le lendemain matin. Précisément ses matelots festoyaient au fond du cabaret pétunant et vidant force pots, entamant largement l'avance leur consentie par l'armateur. Las de chanter - de brailler plutôt - «Vertrek naer Island», ils prêtent pour l'instant l'oreille aux propos d'un grand gaillard qui, scandant ses paroles de grands coups de poing sur la table, leur parle d'un audacieux corsaire qui fit la course à Ostende. Louis le Mel, car c'est de lui qu'il s'agissait, était pour l'heure, disait le narrateur, embastillé et las de sa captivité, avait tenté de se suicider en s'ouvrant les veines.



Je me souviens, en effet, que vers 1704, on parla ici de ses exploits mais je n'avais eu l'occasion de le rencontrer. Il avait vraisemblablement quitté Ostende après la prise de la ville par les Anglais, imité en cela par deux autres corsaires ostendais, Bestenbustel et Erblet, que je connaissais quelque peu. Je savais que ceux-ci avaient rejoint à l'époque l'escadre française commandée par le chevalier Forbin... mais le Mel qu'avait-il fait ? Avait-il depuis lors réalisé d'autres exploits ? Pourquoi était-il à la Bastille ?... Au fait... mais je tenais mon sujet de chronique, si je pouvais entrer à la Bastille ?... Au fait... Et qui sait, peut-être pourrais-je me rendre à Versailles qui vit maintenant dans l'austérité toute relative voulue par Madame de Maintenon et puis dit-on, le Roi Soleil étudie les conditions de paix lui proposées par les coalisés à Gertruydenberg (juillet 1710)... Voilà certes de quoi contenter mon éditeur... il ne rechignera pas, je pense, à m'avancer les quelques pistoles nécessaires à mon voyage. Mais comment atteindre mon but ? Quitter Ostende - bien qu'occupée par les Anglais - et me rendre à Paris serait chose aisée car en ces temps de pourparlers de paix, nombreux sont les va-et-vient de gens de toutes conditions... mais comment entrer à la Bastille ?... Ah ! il y a peut-être un moyen ! Essayons ! J'avais eu l'occasion de rencontrer à Ostende chez les Jacobsen - je pense qu'il est inutile de présenter au lecteur les corsaires Jacobsen, parents de Jean Bart, ils sont trop connus - j'avais donc eu l'occasion, dis-je, de rencontrer chez eux quelques temps après le décès de son mari survenu en 1702, la veuve précisément du fameux Jean Bart. Elle est la fille d'un ancien procureur de l'Amirauté de Dunkerque où elle a bien sûr conservé ses entrées ; le nom de Jean Bart en France ouvre d'ailleurs toutes les portes. Mme Bart m'aidera certainement à obtenir les autorisations nécessaires. Deux jours pour que le directeur du Nieuwe Tijdinghen à Anvers, m'octroie son approbation et surtout la bourse nécessaire à mon voyage... huit jours pour me rendre à Dunkerque saluer Madame Bart, obtenir de l'Amirauté les appuis nécessaires et consulter les dossiers des prises et les livres d'enrôlement... deux mois d'attente et finalement

un courrier m'apporta un pli volumineux revêtu du sceau royal. Brisant les scels, je trouvai un sauf-conduit ainsi rédigé : «De par le Roi, Monsieur de Bernaville, notre gouverneur au château de la Bastille laissera s'entretenir sans témoins, le chroniqueur (ici mon nom) avec Louis de Mel ci-devant corsaire du Roy». C'était signé Louis Phelypeaux comte de Pontchartrain, Chancelier du Roy, ex-secrétaire d'Etat de la Marine.

Etaient jointes à ce laissez-passer des copies de correspondances reçues par le ministre de la Marine relatives à Louis le Mel. Elles me seraient fort utiles quand je rencontrerai ce dernier... Je pouvais enfin prendre la route de Paris. Quelques heures pour faire mes adieux à Mariatje à qui je promis de rapporter du faubourg Saint-Honoré les plus



beaux atours..., quelques jours de voyage... et un beau matin je sortis de l'Hostellerie de la Corne du Cerf au faubourg Saint-Antoine pour me rendre à la Bastille.

«Les huit tours, hautes, sombres et massives plongeant leurs pieds moussus dans des flaques de boue», m'apparurent bientôt à l'extrémité de la rue Saint-Antoine. Ayant franchi le grand portail sans encombre, je me trouvai dans une cour bordée de boutiques où vaquait à ses affaires Monsieur de Pommereu, prévôt des marchands. Cette cour traversée, je fus arrêté par un factionnaire qui fit appeler le sergent qui lui-même alla quérir le Major. Après en avoir référé à Monsieur de Bernaville, cet officier du Roi appela un porte-clefs, fit abaisser le pont-levis sur lequel nous franchîmes le large fossé, pour pénétrer dans une deuxième enceinte. «Nos pas retentissaient sur la dalle des terrasses et le cliquetis des clefs pendues à la ceinture du guichetier montait jusqu'aux étages des tours». On arriva ainsi au pied de la tour de la Bazinière. Deux étages à gravir et l'on se trouva devant une porte massive que le guichetier ouvrit. Je pénétrai seul dans une chambre pouvant avoir de 15 à 16 pieds de diamètre. Grâce à un losange de lumière passant par une fenêtre grillée, j'aperçus le prisonnier gisant sur un lit de serge verte sous de larges rideaux à demi-fermés. Une table, plusieurs chaises, des chenêts, des pincettes, un fauteuil sur lequel était jeté un justaucorps, complétaient l'ameublement. Je m'approchai du lit. Mes pas crissaient sur le plancher en briques.

— Que me veut-on ? questionna le prisonnier se soulevant sur un coude.

— Vous donner des nouvelles d'Ostende si vous êtes le capitaine Louis le Mel !

— Pardieu, oui ! Je suis Louis de Mel, corsaire du Roi, emprisonné injustement, me répondit-il en sautant à bas du lit. Chaussant ses souliers à boucles, il débarrassa le fauteuil du justaucorps qu'il revêtit :

— Que je suis aise de vous voir, Monsieur ! Mettez-vous (Asseyez-vous). La captivité me pèse au point de lui préférer la mort. Combien je vous remercie de venir me visiter ! La paix sera-t-elle bientôt signée ?

— On en parle sérieusement et les Anglais paraissent vouloir quitter Ostende et rembarquer. La coalition ne leur dit plus rien qui vaille.

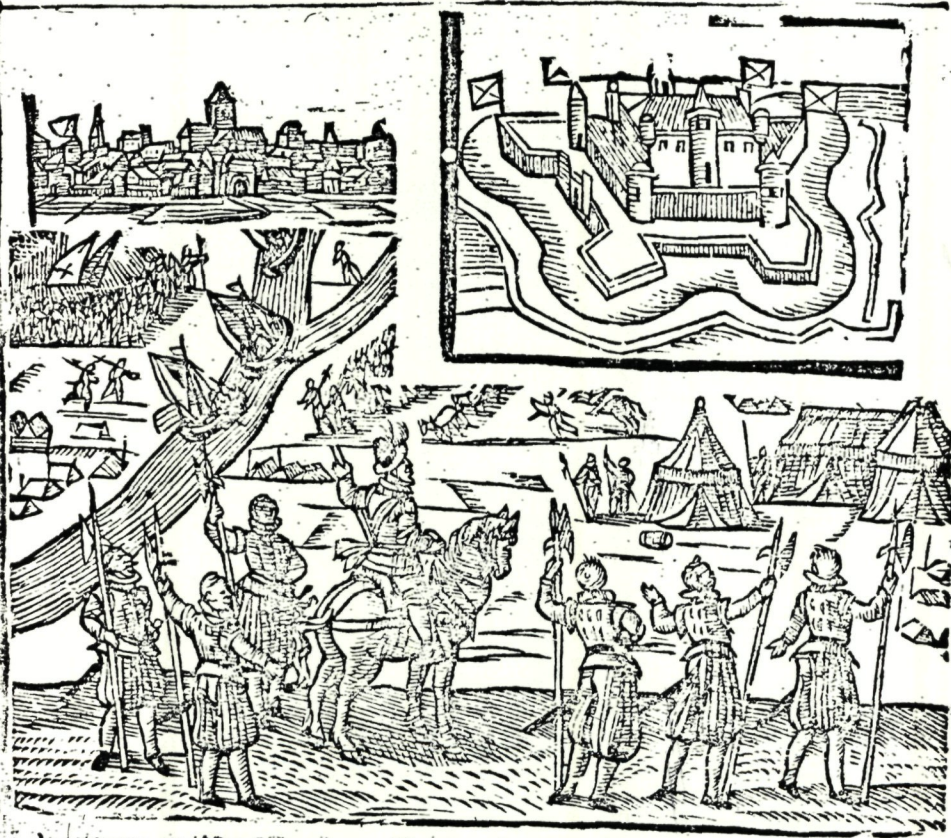
— Quelle joie pour les Ostendais si cela arrive ! Voilà qui fera l'affaire de mes frères «capres» (corsaires) Thomas Gournay, Jan Laureins, Frank de Klerck encore et... attendez... celui qui commandait le «ONZE LIEVE VROUW VAN TROUW» il y a 7 ou 8 ans... Un fier capitaine... Ah ! J'y suis : Michel Cacoen ! Les braves compagnons ! Nous nous retrouvions souvent ensemble au «In het Strooien Haantje» pour fêter nos prises. L'heureux temps que celui-là ! Je crois devoir encore quelques pistoles au baes de ce cabaret. Je les lui quitte car il a assez gagné sur mon dos !!

Pendant qu'il s'amusait au souvenir de son séjour à Ostende et qu'un léger sourire soulignait ses dernières paroles, je ne pouvais m'empêcher d'admirer cet homme, la taille bien prise dans son justaucorps à brandebourgs, en culotte - on ne dit plus depuis peu haut-de-chausses - courte et bas cramoisis. Jeune encore, mais la figure burinée par vingt ans de mer, cet homme respirait l'audace et la bravoure.

C'était donc là, ce le Mel, que l'Amirauté de Dunkerque avait dépeint comme un aventurier peu recommandable. Le ministre ne m'avait-il pas communiqué notamment cette lettre lui adressée l'année précédente suite à sa demande d'enquête : «Monseigneur, le capitaine le Mel n'est pas en ce pays ; des gens qui sont revenus depuis peu de Paris l'y ont vu, et il leur a dit qu'il devait aller à Morlaix en Bretagne pour s'embarquer dans le vaisseau que commande M. de Mézy. Puisque vous me faites l'honneur de me demander, Monseigneur, mon sentiment sur cet homme, j'ai celui de vous dire, avec ma franchise naturelle, qu'il est homme fort entreprenant, qu'il a besoin d'une bonne tête pour le conduire ; il est avec cela, Monseigneur, un hardi menteur et un maître fripon, à qui j'ai sauvé la corde en suppliant S.A.S. Mgr. l'Amiral en sa faveur par rapport à sa bravoure et à sa bonne qualité pour être corsaire. Ainsi, Monseigneur, je ne vous conseillerais pas trop de vous y fier s'il était en ce pays et que vous le crussiez propre à vous être utile en quelque sorte. A tout autre que vous, Monseigneur, je ne dépeindrais pas cet homme du naturel que je le fais, mais je le connais trop à fonds pour vous en déguiser sur son chapitre, de crainte qu'il ne puisse abuser de vos bontés par son air hardi, car il est menteur à l'excès».

Nieuwe Tijdinge vanden Krijch

nu onlancke ghepasseert is/soo in Bohemen ende Moravien/hoe dat
de nieuwe Italianen ende Walen/met xlv. Vendeelen volcx wt Bud-
weß zijn ghefallen in Bohemen/onder t'beleidt van Don Baltha-
sar/ende heubent stedecken Chin in genomen/met noch xlv. Amonitie
waghens/den Grave van Bucquop heeft de Stadt Ips/ in ghecre-
gen liggende op de Donauw.



Jacobus van den Abraham Berghoeven/op de Lombaerde veste
inde grolde Sonne. Gheprint den 15. Februarij. Anno 1620.

C'était cet homme que l'on avait décidé d'enfermer à la Bastille jusqu'à la fin des hostilités. Mais pourquoi au fait ? Le Mel ayant épuisé ses souvenirs ostendais - on y reviendrait plus tard d'ailleurs - c'était le moment de le lui demander.

— Que vous reproche-t-on exactement, capitaine ?

— Je suis victime des circonstances, des envieux et des gens de cour qui ne connaissent rien aux choses de la mer ! Si je les tenais ici, Mort du Christ ! Ce qu'on me reproche ? Tout d'abord d'avoir des intelligences avec l'ennemi, d'avoir destiné à des généraux ennemis un mémoire sur la façon de surprendre Dunkerque, Saint Malo, Brest et Rochefort. Bien sûr, j'ai écrit ce mémoire mais ce n'est pas avec d'aussi pauvres renseignements que les ennemis de la France auraient pu se rendre maître de ces ports. On n'a rien pu prouver d'ailleurs parce qu'il n'y avait rien à prouver.

— Pourquoi vous détient-on alors ?

— Mon cher Monsieur, on a trouvé une raison d'état pour m'embaïster mais les motifs cachés sont autres. La vindicte de mes créanciers d'abord à qui je dois 9082 livres et ensuite celle des armateurs qui ne me pardonnent pas de ne pas m'être embarqué à bord du MARS à destination du Maroc. Ce sont eux qui laissent ma femme et mes enfants dans la plus sombre misère ! Et puis, nous vivons une triste époque, le roi très chrétien Louis XIV expie actuellement ses péchés... sur le dos des autres ! Depuis qu'il a épousé Madame de Maintenon - c'est un secret mais tout se sait - avoir une maîtresse et presque devenu un crame ; or lorsque j'ai recherché, j'ai trouvé refuge chez une charmante femme qui, pour déjouer les recherches, se travestit en homme... Il est notoire que...

A ce moment, le Mel fut interrompu par le bruit de clefs dans la serrure de la porte qui s'ouvrit, livrant passage au guichetier suivi de trois valets portant des plats.

— Monsieur de Bernaville, vous prie de faire bonne chère en partageant le repas du capitaine le Mel, me dit le maître valet.

L'invitation formulée d'aussi bonne grâce me plut et le Mel et moi fîmes honneur au repas. Je pus constater que les prisonniers du Roi Soleil étaient à ce point de vue bien traités. Je goûtai successivement une soupe de pois verts garnie de laitue bien mitonnée et de bonne mine avec un quartier de volaille dessus, une langue de mouton en ragoût, du jambon frit et des fruits ; le tout arrosé d'un bourgogne qui aurait fait pâmer d'aise d'Artagnan au temps où il était mousquetaire du Roi.

— Je lui préfère quand même notre bonne bière, me dit le Mel à qui la bonne chère et le vin généreux avaient fait quelque peu oublier la captivité. Savez-vous, que nous Dunkerquois, notre ordinaire à bord diffère de celui des autres marins français ? Il est le même par contre que celui que j'ai connu à mes débuts dans le Bas-Pays : outre la viande et le lard surtout en barils, nous avons droit à 2 pintes (1,86 l.) de bière par jour au lieu du vin et surtout à du fromage.

— Vous me confirmez, capitaine, ce qui m'a été dit : vous êtes un transfuge de Hollande. Etes-vous Hollandais ?

— Que nenni, cher monsieur, je suis un fils turbulent de la Flandre, j'ai vu le jour en ce beau pays de Meuse puisque Liège m'a vu naître. J'ai suivi l'exemple de mon illustre concitoyen Guillaume de la Marck qui devint amiral du prince d'Orange et qui prit Ten Briele (La Brielle) aux Espagnols en 1571. C'est à l'école des Gueux en Hollande que j'ai appris la science de lamer mais malheureusement à une époque qui ne ressemblait en rien à celle qui vit le sire de Lumey (G. de la Marck) accomplir des prouesses.

— L'avez-vous connu ?

— Non, quoi que certains chroniqueurs semblent vouloir le faire accroire. Je suis trop jeune. N'oubliez pas qu'il est mort en 1578.

— Pourquoi avez-vous changé de camp et êtes-vous passé - en 1694, je crois - au service du Roi de France ?

— Tout d'abord, il faut que je vous dise que pour nous, marins, pour un corsaire surtout, la vraie patrie c'est la mer. Comment voulez-vous qu'il en soit autrement ? En l'époque où nous vivons, les alliances entre pays se nouent et se dénouent si vite que le marin d'un pays neutre un jour, se retrouve votre allié le lendemain et votre

ennemi le surlendemain. Voyez les membres de la famille des Jacobsen et des Bart, il y en a avec les Français, avec les Hollandais et avec les Espagnols et je suis à peu près certain qu'en ce moment même l'un ou l'autre est au service des Anglais à Ostende. Jean Bart d'ailleurs n'échappa à la captivité en Angleterre (en 1688) qu'avec la complicité de son parent Jacobsen d'Ostende qui servant les Espagnols, alors alliés des Anglais, se trouvait par hasard à Plymouth où Jean était emprisonné en compagnie de son «matelot», cet «avantageux Monsieur de Forbin». Et puisque nous reparlons de Jean-Bart, saluez de ma part, voulez-vous, Madame Bart, qui est une bien gentille dame - c'est lui qui sans le savoir m'a amené à quitter les Hollandais. Son exploit de Textel (juillet 1694) m'avait enthousiasmé ; j'ai senti qu'avec les Dunkerquois et les Malouins, il y aurait mieux à faire qu'avec les «kapers» (corsaires). Les Hollandais, dans leur «siècle d'or», étaient trop occupés à commencer et à cultiver leurs tulipes pour chanter les exploits de leurs corsaires, vaillants marins pourtant ! Mon caractère bouillant de Liégeois s'accommodait mal du rigorisme hollandais.

— Mais alors, pourquoi, lorsque vous êtes apparu dans les eaux dunkerquoises, avez-vous laissé croire que vous étiez Hollandais ?

— Les exploits des Gueux étaient encore dans toutes les mémoires et, je vous l'ai dit, un kaper hollandais était réputé bon marin et bon capitaine. C'est ce que demandaient les armateurs. Parlant le flamand, le hollandais et le bas allemand, je les abusai facilement au début.

— Quel bateau commandiez-vous à votre arrivée à Dunkerque ?

— Une «barque longue» de vingt tonneaux armée de 4 canons et équipée de 30 hommes.

Un petit bateau, soit, mais maniable, à 3 mâts, gréé au tiers et bordé à clin : juste ce qu'il fallait à l'époque pour tenter mon coup d'audace dans la Tamise. On vous en a parlé, je suppose ?

— Oui mais vous êtes allé tant de fois dans la Tamise que ceux qui racontent vos exploits entremêlent les différentes actions. Voulez-vous bien me donner les faits réels ?

— Bien volontiers Mon tempérament ne s'accorde guère avec la manière qu'ont certains corsaires qui se contentent d'attendre leur proie sur les routes maritimes. Il me faut plus d'action, plus de risques, j'aime le panache : je suis Liégeois, c'est tout dire !... Ah ! j'ai bien eu les Anglais cet hiver là !... «Fiers de leur isolement» ils

Prise d'un vaisseau de guerre Hollandais devant Ostende, d'après une gravure de l'époque.



ne s'attendaient guère à ce qu'un ennemi pénètre dans la Tamise pour les attaquer. C'est pourtant ce que j'ai fait au nez et à la barbe de l'escadre anglaise qui y relâchait : En aval de l'escadre, j'aperçois un navire isolé, il ne me faut guère de temps pour m'en emparer sans bruit et y laisser deux hommes. Remontant à Tamise, je dépasse les 30 vaisseaux de l'escadre, aucun ne me remarque. A deux cents encablures en amont, cinq bateaux marchands s'imaginent être en sécurité, protégés - qu'ils se croient - par les 50 à 80 canons de l'escadre ; la moitié de l'équipage est à bord. Avant qu'ils aient pu mettre à la voile, mes hommes s'en emparent, hissent la toile, prennent le vent d'amont, courant vers... l'escadre. Celle-ci surprise, composée de bâtiments lourds, n'étant pas en «service de mer» encore moins en état d'alerte, n'a pas le temps de filer ses amarres, de virer ses ancres... De tous les bords partent des vociférations : les canonnières ne sont pas à leurs pièces, les mantelets de sabord ne sont pas ouverts... Quelle pagaille ! Les embarcations sont mises à la mer - elles sont presque aussi grandes que ma barque longue - quarante chaloupes se ruent à ma rencontre. Je fonce..., mes 4 canons les arrosent de mitrailles. Je fonce toujours..., je les bouscule..., toutes mes prises et moi-même, nous passons sans avoir reçu un seul boulet. Nous sortons de la Tamise, et je mets le cap sur Dunkerque convoyant mes cinq «commerces» et mon navire de guerre sans avoir revu un seul ennemi. Toute la ville s'estbaudit du tour joué aux Anglais. J'offris à mes amis les «capres» moultres pintes de bière, entamant ainsi la part qui me reviendrait sur les prises. On dansa, on chanta dans tous les cabarets dunkerquois :

Buvons un coup, buvons-en deux
A la santé des amoureux
A la santé du roi de France
Et M... pour le roi d'Angleterre
Qui nous a déclaré la guerre !

Le Mel, pendant son récit, s'était animé, il revivait son exploit ; il n'était plus dans sa prison mais sur la «dunette» de sa barque longue, 15 ans auparavant.

— Mais la gloire appelle la gloire, poursuivit-il, ce coup ayant bien réussi, je pensais déjà à un autre, je voulais être non plus le Mel tout court mais «le Mel l'audacieux».

— Comment vous y êtes-vous pris cette fois ?

— Certainement plus de la même manière car la leçon avait porté sûrement en Angleterre. L'été suivant, au lieu de la Tamise, je choisis un petit port de pêche de l'Angleterre où je mis la main sur quatre barques de pêche, y répartis mes hommes et m'approchai lors sans éveiller nulle méfiance d'une flotille de pêche escortée par deux navires armés en guerre. Le combat durera cinq heures, mais je viendrai à bout de cet ennemi trois fois plus fort en canons. Je ferai échouer puis brûler les deux garde-côtes et huit barques de pêche. Appliquant les lois de la course, je rançonnerai quatorze barques de pêche avant de rentrer à Dunkerque.

— J'ai lu dans le registre des prises que ces deux affaires vous avaient rapporté 250.000 livres. Quelle fortune !

— Minute, mon cher monsieur, certes lorsque j'ai reçu ma part de prise - bien longtemps après d'ailleurs - j'ai eu de quoi payer mes dettes et vivre quelque temps dans une certaine aisance mais de là à être riche, il y a... un océan ! Vous vous imaginez que la prise est répartie entre ceux qui l'ont faites ? Détrompez-vous car après la vente de cette prise par les armateurs, il y a les retenues pour frais de pilotage - comme si j'avais besoin d'un pilote pour entrer à Dunkerque - pour frais d'amarrage, de déchargement, de magasinage, de désarmement, sans oublier les droits de l'Amirauté. Cela fait quelques écus en moins. Mais ce n'est pas tout : une fois ces comptes faits, on déduit un dixième pour l'Amiral de France, trois «deniers pour livre» (1,25 % pour les éclopés) et un quarantième pour le dépositaire. Ce qui reste est divisé en trois parts : deux pour l'armateur, UNE pour l'équipage. De ce qui est destiné à l'équipage après de nouvelles retenues, je touche 24 parts tandis que certains matelots recevront seulement une part. Faites le compte de ce qui m'est revenu des 250.000 livres ! Mais pour moi, l'argent ne compte pas ! C'est là mon péché, les écus me glissent entre les doigts et pour en avoir, il faut continuer la course, je ne demande pas mieux d'ailleurs mais à partir de ces expéditions... «anglaises» ce sont les armateurs qui

sollicitent mes services et non plus moi qui les offre. C'est ainsi que l'on m'a permis à l'automne suivant (1695) une frégate de 60 tonneaux, 8 canons, 6 pierriers et 60 hommes. Je réussis si bien qu'en 3 mois je «fais» pour 300.000 livres de prises et que les armateurs enthousiasmés me confieront une frégate de 350 tonneaux, 29 canons, 200 hommes.

— Vous avez dû faire merveille avec de tels moyens, capitaine ?

— A la vérité, non et j'ai souvent regretté ma barque longue de mes débuts. Je préfère de loin les petits bateaux c'est ce qui m'a valu d'ailleurs une première défaite et mon premier emprisonnement par l'ennemi.

— Vous faites allusion probablement à votre affaire d'Emden qui a eu une si grande importance pour la Hollande et la France sans doute ?

— C'est bien cela. Ayant donc découvert dans la rivière Emden une centaine de smacks (caboteurs), je laisse ma frégate à mon second Pieter De Roucq et avec 50 hommes, j'embarque à bord de la chaloupe - je vous ai dit ma préférence pour les petits bateaux - mais pour notre malheur le vent la démate et je suis obligé de me rendre, ne pouvant répondre à l'ennemi qui canonne au point que j'ai les cheveux roussis par un boulet. Nous sommes enchaînés et traînés à Emden où nous sommes battus et lapidés par la foule. Mais il y a plus grave : six de mes matelots seront arquebusés à Delfzijl puis jetés à la mer en violation des lois de la course ; quant à moi, on veut me faire payer une rançon de 3.300 livres et me faire signer une déclaration disant que ni moi ni mes hommes n'avons été maltraités.

— Et vous avez signé, capitaine ?

— Pardieu monsieur ! Ce serait m'insulter que de croire un seul instant que j'aurais accepté pareille vilainie ! Et j'ai bien fait d'ailleurs car on me relâcha sur une simple promesse de rançon, par crainte de riposte, bien sûr, la Cour de France n'ayant pas admis l'attitude hollandaise. Diantre ! nous n'étions pas des pirates ! Par peur de réorésailles les corsaires hollandais ne prennent plus la mer pendant tout un temps ; moi-même, rentré à Dunkerque (12 avril 1696) je restai à terre jusqu'en 1698. La paix signée l'année précédente marquant la fin - toute provisoire évidemment - de la course, j'ai navigué au commerce.

— Capitaine, on dit que vous avez été flibustier

— C'est une erreur. Je pense être la victime de ma réputation, encore que cela ne m'aurait pas déplu d'appartenir à la Flibuste. Il est possible que mes voyages aux Antilles ne soient pas étrangers à ces dires.

— Vous plaisiez-vous au commerce ?

— Vous comprenez que pour moi ce genre de navigation ne m'apportait guère de satisfaction ; aussi fus-je bien aise lorsque, appelé à Versailles en 1701, je me vis confier - sur ordre du Roy - une mission importante : en prévision de nouvelles hostilités, je devais reconnaître les défenses du Pays-Bas. Au retour, je remis un mémoire ainsi que des projets d'expédition à Versailles et... j'attendis la réponse. Celle-ci ne venant pas et la guerre s'étant rallumée, je repris la course en 1702 pour ramener rançons et prises mais sans grands exploits. Je me souviens cependant d'avoir, au large d'Ostende, attaqué avec 6 galères mues par des forçats, un gros vaisseau zeelandais que je pris à l'abordage. Une autre course fut moins heureuse et les Hollandais me firent une seconde fois prisonnier mais ils se souvinrent des suites de l'arquebusade de Delfzijl et après quelques temps, je fus libre.

— N'est-ce pas à cette époque, si j'en crois la copie d'une lettre du commissaire de la Marine Vergier à Monsieur de Ponchartrain, que l'on vous fait des difficultés ?

— Oui, c'est exact, j'avais commis une erreur, j'en bats ma coulpe ; j'avais violé les lois de la course en rançonnant des neutres et en pillant des pilotes : je m'étais une

nouvelle fois laissé emporter par mon tempérament en agissant avant de réfléchir. J'ai confessé ma faute mais le commissaire de la Marine Vergier profita de cette occasion pour se mettre en travers des projets d'expédition que j'avais proposés à Versailles.

— Voici la lettre d'ailleurs, en avez-vous eu connaissance ?

— Pas de son contenu. Voulez-vous me la lire ?

— Voici : «Je ne serais point en peine du succès s'il ne fallait que de la bonne volonté, de la hardiesse et de la valeur, personne n'en ayant plus que lui ; mais il faut de la tête pour bien choisir les endroits qui peuvent être insultés pour conduire et bien poster sa troupe, pour prévoir et prévenir toute surprise, et pour assurer en cas de besoin sa retraite, et il ne paraît pas, Monseigneur, que celle de ce capitaine soit assez bien timbrée pour qu'on puisse tabler solidement sur ce qu'il dit et sur ce qu'il promet de faire».

— Chacun son opinion évidemment, mais Vergier oubliait une chose : c'est que ce sont les coups d'audace, que certains regardent comme coups de folie, qui payent !

— Cette attitude de Vergier fut-elle la cause de votre arrivée à Ostende dès que l'alliance des Français (Dunkerque) avec les Espagnols (Ostende) fut réalisée ?

— Il y a un peu de cela mais aussi le désir - et la nécessité - de m'éloigner quelque peu de mes créanciers dunkerquois qui me faisaient la vie dure. A Ostende, j'avais du crédit et un homme qui a du crédit est un homme riche quand comme moi il vit au jour le jour. Pendant cette période ostendaise (1703 à 1706) j'ai fait, je crois, une huitaine de prises mais je pense qu'on vous en a donné le détail à l'Amirauté.

— Oui, le dossier des prises est complet, je crois, à ce sujet : une rançon, le 18 janvier 1703 et une prise hollandaise le 24 du même mois, ramenée à Ostende alors que vous commandiez le BARON DE PONTY de Dunkerque, une prise hollandaise encore le 1 décembre 1704 en association avec Jean Vandenbrouck votre «matelot» pour cette expédition.

— Je commandais le NEPTUNE de Dunkerque, en effet. Le Dieu de la mer ne m'a guère porté chance à cette époque car c'est à bord du NEPTUNE que j'ai été gravement blessé.

— Comment cela s'est-il passé ?

— Comme je vous l'ai dit, la Tamise m'avait porté chance au début de ma carrière. Je supposais que les Anglais avaient quelque peu oublié mon succès de 1695 et je voulus refaire le même coup. Pénétrant dans la Tamise, je fais trois prises mais cette fois un navire de guerre est plus rapide que moi. Pendant 8 heures, avant de monter à l'abordage, nous nous enverrons des boulets et de la mitraille, des hommes tomberont blessés ou morts, j'aurai moi-même la cuisse cassée par un boulet ; trente de mes hommes qui ont pris pied sur le pont arrière de l'ennemi, sauteront avec lui. Mon bâtiment enfin sort de cette fournaise en piteux état, il reste 15 hommes valides sur les 85 au départ, lorsqu'il rentre à Dunkerque le 31 décembre 1704 : je n'oublierai jamais ce dernier jour de l'année.

— Je crois qu'on vous a cru perdu à l'époque et que beaucoup vous regrettaient. Saviez-vous que Capestan, commandant de l'infanterie du roi à Nieuport et à Ostende a écrit ceci à Versailles : «C'est une perte celle de ce capitaine (le Mel). C'était un homme fort déterminé et qui imposait fort dans nos côtes. Je le compte pour mort, sa blessure étant fort grande et lui cassant l'os de la cuisse au milieu».

— Ce brave Capestan - vous voyez que je n'avais pas que des ennemis - fut bien étonné huit jours plus tard lorsque je lui jurai de prendre ma revanche !

— Il dut en convenir d'ailleurs et prévenir Versailles où il écrit : «Les médecins, qui avaient assuré sa mort, assurent à présent sa guérison et il m'a affirmé ce matin

qu'aussitôt qu'il pourra se soutenir, il ira prendre sa revanche». C'était à nouveau la gloire, capitaine !

— Oui, je reçus par courrier les félicitations personnelles du ministre et le Roi m'a octroyé une épée d'honneur tout comme à Jean Bart et à Duguay-Trouin.

— Avez-vous cette épée, capitaine ?

— Non, elle est sous la garde de ma femme. Oh mais ! je ne l'ai pas reçue tout de suite après la décision royale. Au lieu de me féliciter, ou de me plaindre, mes armateurs me font incarcérer parce que, paraît-il, j'ai pillé les prises et que j'ai reçu 100 écus d'un armateur étranger pour affirmer qu'il a une part dans les prises.

— Aviez-vous reçu ces cent écus ?

— Non, pas 100 mais 500 bons et beaux écus pour une autre raison que celle avancée par mes armateurs. Les juges de l'Amirauté ont bien compris d'ailleurs et m'ont été favorables. C'est l'Amiral lui-même qui a examiné mon cas et une fois de plus mes ennemis ont dû amener pavillon car je fus relâché (avril 1705) et on me restitua ce que mes armateurs considéraient comme leur bien. Versailles cette fois a compris combien j'étais dévoué à la cause du Roi et l'épée d'honneur me fut remise solennellement par l'intendant de la Marine en personne.

— Je suppose que vous avez fêté cela comme il se doit ?

— Eh oui ! Je suis ainsi fait ; je vous l'ai déjà dit, les écus me brûlent les doigts et je fus obligé, une fois guéri de quitter à nouveau Dunkerque pour Ostende, mes dettes étant trop criardes.

— Je pense qu'en notre bonne ville, vous avez pu regarnir quelque peu votre escarcelle car je lis dans mes documents que commandant le DAUPHIN DORE vous amenez à Ostende le 4 janvier 1706, deux bateaux capturés et une rançon avant de repartir en expédition dans la Tamise.

— Les Anglais m'avaient eu en 1704, j'avais juré à Capestan de leur rendre coup pour coup et sur la Tamise même mais en rusant d'une autre manière. Ayant hissé le pavillon anglais, j'appelle le pilote - vous savez que les lois de course autorisent cette « tromperie » pour autant que vous hissiez votre propre pavillon dès le début du combat - remorquant la chaloupe de celui-ci, je passe devant quatre vaisseaux de guerre, je m'empare de 3 bateaux de commerce sans que l'alerte soit donnée. Je fais demi-tour et je repasse les vaisseaux de garde. Je suis déjà à quelques encablures lorsqu'un vaisseau me prend en chasse. Je défends mon bien avec succès et je rentre à Ostende pour la dernière fois avec mes trois prises.

— De nouveau, vous étiez riche ?

— Riche c'est beaucoup dire, mais cela me permit de retourner à Dunkerque et de satisfaire pour un temps la rapacité de mes créanciers.

— Vous avez poursuivi la course ?

— Oui, en 1707 ou 1708, je ne sais plus exactement. l'armateur Gaspard Bart - le frère de Jean - me confiera une frégate avec laquelle je ferai plusieurs prises encore jusqu'au jour où rentrant une nouvelle fois de la Tamise, je m'attaque par erreur à un Nieuportois qui me fracasse mon grand mât. Dématé, je suis sans défense quand se présente un capre zeelandais et une fois de plus me voilà dans les prisons du Bas-Pays ; on me libérera toujours pour les mêmes raisons que précédemment : je suis un prisonnier trop encombrant.

— Vous commenciez à en avoir l'habitude !

— Mais ce n'est pas tout, car il y a deux ans, j'ai fait connaissance des geôles anglaises

et ce qui plus est, sans combattre... Vous souvenez-vous de cet hiver de 1709, riche en tempêtes et en mauvais temps ? Déjà dans la Manche, mon bateau eut à souffrir très fort, les matelots abandonnaient leurs branles (hamacs) tant ça tanguait et roulait, ils s'enduisirent de safran, sans succès, tous presque souffrirent du mal de mer. Dans le Golfe de Gascogne, ce fut bien pis : des hommes blessés, des voies d'eau qu'il était impossible de calfater avec des paillets, le gréement étant lui-même impossible à rétablir, le « thymon » n'obéissant plus au gouverneur (homme de barre), les matelots fatigués et malades « mangeant le sable de l'horloge » (retournant le sablier avant que la demi-heure soit écoulée) afin de diminuer leur temps de pompage. Bref non plus un vaisseau, mais une épave ! C'est presque avec un sentiment de délivrance que je vis arriver un Anglais... Pour la même raison que les Hollandais, les Anglais ne me gardèrent pas longtemps et... je rentrai à Dunkerque.

— Ne s'est-on pas étonné de ces libérations successives ?

— Oui, je pense que c'est à cette époque que des gens mal intentionnés ou jaloux chuchotent que j'ai des accointances avec l'ennemi.

— Est-ce pour cette raison que vous souhaitez alors ne plus faire la course ?

— Non mais je craignais une nouvelle capture qui aurait pu moins bien tourner. A quoi cela m'a-t-il servi puisque je me retrouve à la Bastille et pour combien de temps ! Le Mel s'était à nouveau assombri. Je le consolai comme je pus et tentai de créer une diversion.

— Cela ne durera plus guère, capitaine ; la paix est proche et vous serez libéré. Vous ne périrez pas en prison comme l'homme au masque de fer qui, si j'en crois ce qu'écrit Charlotte Elisabeth de Bavière, belle-sœur du roi, vient de mourir ici à la Bastille en cet an de grâce 1711 ! Au fait, l'avez-vous vu ? Qui était-il ? un frère illégitime du roi ou un espion italien du nom de Maltoli ou Marchiali ?

— Mais non, monsieur, l'homme au masque de fer - de cuir plus exactement - qui depuis 1680 était enfermé au 2^e étage de la tour de la Bertaudière, n'était autre que Fouquet, l'ex-ministre des Recettes du Roi. Vous voyez que ceux qui ont bien servi le roi étaient comme moi à la merci des gens de cour du moment. Fouquet a eu Colbert contre lui, moi j'ai eu le commissaire Vernier.

— Mais capitaine, pourquoi après avoir proposé vous-même l'expédition au Maroc, n'étiez-vous pas présent à Morlaix à l'appareillage des deux navires ?

— Vous avez bien dit DEUX navires monsieur et non TROIS comme il était prévu. Je devais être « amate-loté » avec deux autres capitaines : du Fresne de Saint Malo et Lenormand de Mézy ; or que se passa-t-il, je l'ignore mais l'Amirauté décide peu après que du Fresne partira seul et que le MARS me sera affecté en même temps qu'à Lenormand. Or, Lenormand n'est que commissaire mais est plus élevé en grade : vous vous imaginez, moi, Louis le Mel, à la merci d'un commissaire, d'un capitaine d'occasion ! Non et non ! Je ne serai jamais à bord que le seul maître après Dieu !

J'ai préféré demander à repartir en course puis voyant que les choses se gâtaient j'ai tenté de me soustraire à la justice en me réfugiant chez cette femme dont on a tant parlé et où j'ai été arrêté... Huit jours après, mon ancien second Huart d'Ormicourt était incarcéré... puis relâché, car...

A ce moment, nous fûmes interrompus par le Major en personne qui, balayant le sol de la plume de son chapeau, me dit : « Monsieur le Gouverneur me prie de vous dire que l'entretien est terminé. Vous plairait-il de me suivre.

Je quittai le Mel à regret car j'avais vécu là quelques heures avec un des corsaires les plus étonnants de ce siècle. Je l'assurai en partant que nous fêterions sa libération comme il se doit. Huit jours plus tard, j'étais rentré à Ostende

6 ans après (1717)

Ma chronique n'a pu trouver place dans le Nieuwe Tijdinghen sous prétexte que ce n'était plus le moment de rappeler des événements susceptibles de raviver certaines querelles entre les pays... et puis il y a eu tant à dire sur les traités. Quant à le Mel, j'ai su qu'il avait été libéré en 1713, la paix s'annonçant. En avril 1714, il aurait demandé la permission de s'installer à Saint-Domingue où un capitaine hollandais lui devrait, paraît-il, 25.000 livres... et puis l'autorisation reçue... il ne part pas ! Les créanciers se fâchent et le revoilà en prison mais à Calais cette fois. Il s'en évadera en août 1715 et depuis lors on n'a jamais plus entendu parler de lui. Quant à moi, j'embarque demain à bord du ST-FRANÇOIS-XAVIER avec Guillaume de Brouwer en partance pour la... Chine ! P.S. : J'ai appris dernièrement que Monsieur de Ponchartrain a fait réclamer l'épée d'honneur à la femme de Louis le Mel.

R. PRIGNEAUX

Pour replacer cette petite histoire dans la grande, rappelez-vous le événements suivants :

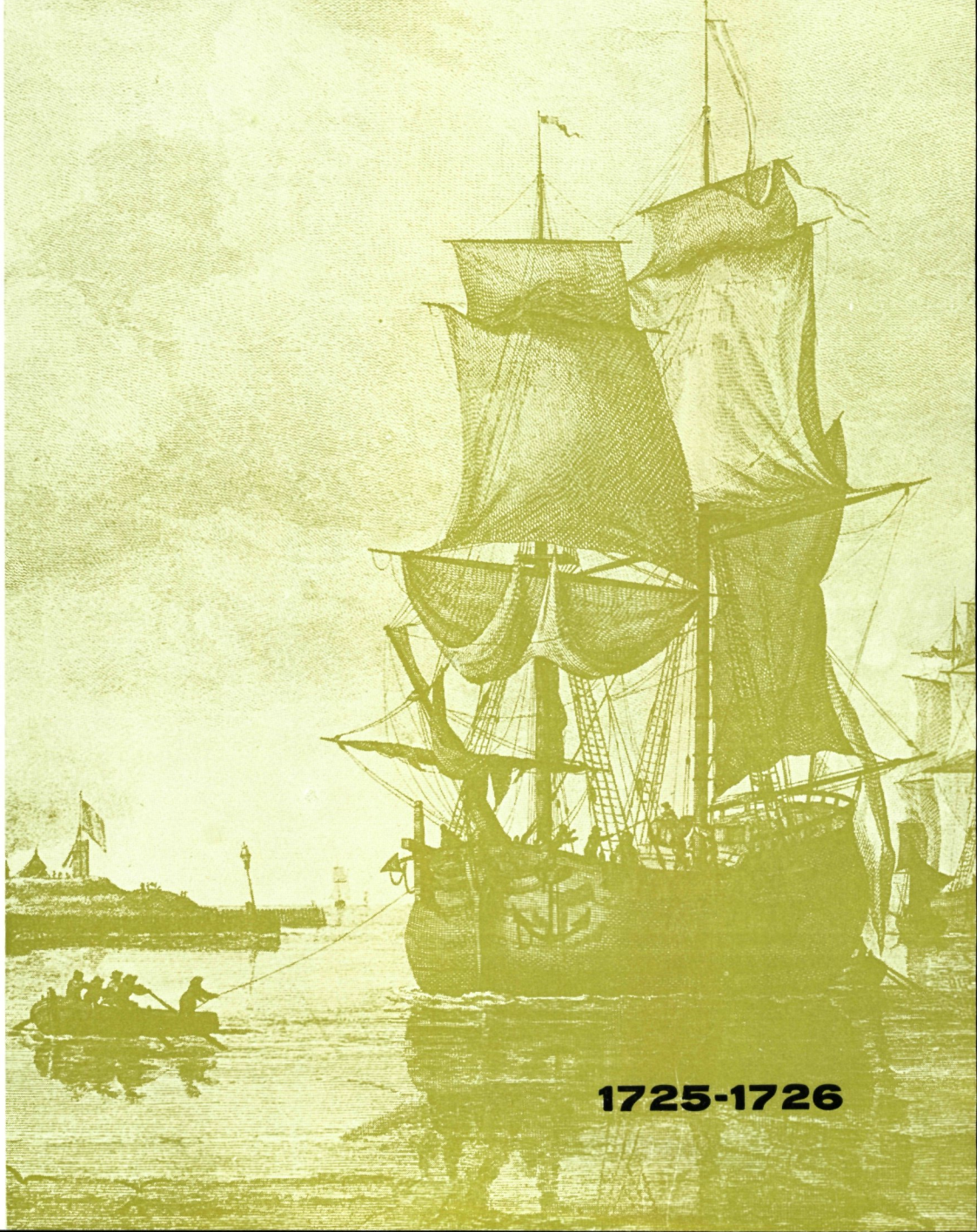
- 1) de 1688 à 1697 : guerre de la ligue d'Augsbourg.
 - Espagnols, Allemands, Hollandais, Anglais contre la France.
 - Les Espagnols sont à Ostende mais également de nombreux Anglais.
 - 1697 paix de Rijswijk.
- 2) de 1702 à 1714 guerre de la succession d'Espagne.
 - Anglais, Hollandais, Impériaux contre Français et Espagnols.
 - 1702 Français et Espagnols à Ostende.
 - 1706 siège d'Ostende (et chute) par les Anglais - Français et Espagnols quittent la ville.
 - 1710-1711 les Anglais se retirent de la Ligue et quittent Ostende.
 - 1713-14-15 : Traites de paix d'Utrecht, Rastadt, la Barrière : Ostende «devient autrichienne».
- 3) 1662 Dunkerque définitivement Française.
 - 1671 Amirauté transférée de Gravelines à Dunkerque.
 - 1694 : il y a à cette époque à Dunkerque 95 navires corsaires, 350 capitaines dont 50 au service du Roy, les autres au service des particuliers.
 - 1698 Ostende compte 113 «feux» composés de 6728 personnes.
 - 1605 à 1827 Parution à Anvers du Nieuwe Tijdinghen premier journal «belge».
- 4) le Mel ne connaissait certainement pas «Buvons un coup etc...» car il s'agit de la «Chanson de Surcouf» datant du début du XIXe siècle.

NOTE DE L'AUTEUR :

Etant né 200 ans plus tard, l'auteur a compulsé :
Albert MALET «Histoire de France» Hachette.
Saint SIMON «Mémoires» sur le règne de Louis XIV et la Régence. Larousse 1930.
Robert LANOYE «L'Épopée Ostendaise». Erel 1964.
Henri MALO «Les Corsaires Dunkerquois et Jean Bart». Mercure de France.
Frantz FUNCK-BRENTAND «Les secrets de la Bastille» Flammarion 1932.
Pierre-Jacques ARRESE «Le masque de fer». Laffont 1970.
Antoine SEYL «Histoire de la Presse Belge» cité par le «Soir» 20 avril 1970.
GERBOSCH «Amiraux et Corsaires Belges»
Jean MERRIEN «La Vie Quotidienne des Marins aux Temps du Roi Soleil». Hachette et surtout Jean MERRIEN «La Course et la Flibuste» qui vient de paraître aux Editions «Rencontre» (réservé aux membres du Club) et à qui nous avons emprunté une grande partie du texte traitant de Louis le Mel.



boordjournal van a. demaere



E.A. Van Haverbeke

1725-1726



ij het lezen van de geschiedenis van Oostende (1) valt het op hoe erg deze stad en haar bevolking in de loop der eeuwen te lijden hadden onder het oorlogsgeweld. Oostende heeft echter in de 18e eeuw een tweetal perioden van enorme welvaart gekend. Toen Jozef II, bij dekreet van 11 juni 1781, Oostende tot vrijhaven verklaarde, werd Oostende één van de belangrijkste handelscentra van ons land. De Franse omwenteling bracht echter spoedig een einde aan deze economische opbloei.

Een andere en beter gekende periode van welvaart, was de tijd van de Generale Keizerlijke Indische Compagnie, beter gekend onder de naam Oostendse Compagnie.

Bij nazicht van enkele bundels archiefstukken op het Archief van het Bisdom Brugge (2) vonden we een dokument dat betrekking had op deze Compagnie (3) of beter op één van de vaartuigen ervan, nl. het boordjournaal van A. DEMAERE, pater kapucijn, kapelaan aan boord van het fregat «Marquis de Prié». Deze «Status Animarum», (4) feitelijk een boordjournaal in de enge zin van het woord, vertelt ons heel wat over de samenstelling van de bemanning, geeft een vrij goede beschrijving van hun functie aan boord en vermeldt hier en daar hun leeftijd en plaats van herkomst. Verder bevat hij een dienst van de overledenen met plaats en datum van begraving, die we tevergeefs in onze parochieregisters zullen zoeken (5). Het fregat «Marquis de Prié» — genaamd naar de Oostenrijkse Gouverneur de Prié — vaarde voor rekening van de Oostendse Compagnie. Het had een tonnemaat van 480 T en een bewapening van 24 vuurmonden. De Kapitein was Andreas FLANDRIN uit Oostende, Kaperskapitein te Oostende tot aan het pakt van Utrecht (1713) o.m. Kapitein a/b van «De Stad Oostende» (6) die reeds meerdere reizen naar Azië op zijn actief had. Volgens een brief van Jan VAN COTTHEM, kommissaris van de Compagnie te Oostende, aan directeur MAELCAMP te Antwerpen (7) was Andreas FLANDRIN «een goed zeeman, van gelijke van goede commande, diensvolgens dienstig voor de compagnie».

Op 3 februari 1725 verliet de «Marquis de Prié» Oostende met bestemming Canton in China. Na meer dan 16 maanden afwezigheid en een voorspoedige reis (8) liep het fregat Oostende binnen op 16 juni 1726. Op tien dagen varen van de thuishaven, overleed kapitein FLANDRIN, zodat onderkapitein Egidius REYNGOET het bevel moest overnemen. De «Status Animarum» van kapelaan A. DEMAERE, bestaat uit drie dubbele bladen, groot folioformaat. De eerste vier bladzijden — de feitelijke status animarum — bevat de gehele bemanning- en passagierslijst, met hun functie aan boord. De vrome kapucijn had er echter wel voor gezorgd de «heretici» dus de ketters, vermoedelijk protestanten, afzonderlijk te noteren. Twee bladzijden worden gebruikt om de paascommunies op te tekenen. Hierbij liet de kapelaan verontwaardigd opmerken, dat niettegenstaande zijn aandringen, 18 bemanningsleden hun paasplicht niet vervulden in 1726, en er zelfs drie waren, die noch in 1726 noch in 1725 de paascommunie ontvingen. Een andere bladzijde wordt voorbehouden om de «eerste kommunie» te noteren.

1. E. VLIETINCK, Het oude Oostende, Oostende, 1896.

J. PASQUINI, Histoire de la ville d'Oostende et du Port, 2 p., 1846.

2. Archief Bisdom Brugge, Reeks F, Parochies, folio 244.

3. F. PRIMS, oud-stadsarchivaris van Antwerpen, heeft een inventaris opgemaakt van al wat berust op het Stadsarchief te Antwerpen over de Oostendse Compagnie.

4. Status Animarum Imperialis & Regiae Navis Generalis Indicae Societatis Intitulatae Marchio de Prié, An. Domini 1725. Inventus ab infra scripto quas inter septem habentur heretici.

5. Voor Oostende zijn dergelijke inlichtingen goud waard, gezien het stadsarchief opbrandde in 1941. In het Rijksarchief te Brugge vindt men echter nog de alfabetische klappers op de parochieregisters van Oostende en de dubbele registers vanaf 1756.

6. Cfr. Neptunus, jg.: 1969, P.45, J.C. Liénart. Répertoire biographique.

7. Stadsarchief Antwerpen, Fonds «Oostendse Compagnie».

8. Het aantal sterfgevallen aan boord, moet voor die tijd als normaal beschouwd worden en is voor de «Marquis de Prié» zelfs langs de lage kant, als men het aantal sterfgevallen vergelijkt met dit aan boord van het schip «DE KEYSERINNE» (15 doden) dat voor hetzelfde aantal maanden op reis was. Zie: J. Rotsaert, De reis van het keyserlyck Compagnie genaempt «De Keyserinne» in: Publikaties verzorgd door de Heemkundige Kring Maurits Van Coppenolle, Sint Andries, 1963, 80 blz.

Het valt op bij deze lijst, op welke leeftijd men in de 18e eeuw de «eerste» communie ontving; 20 jaar was zelfs geen uitzondering. Tenslotte had Pater DEMAERE nog twee bladzijden nodig om de sterfgevallen en begravingen op te schrijven. Het valt hier op te merken dat het stoffelijk overschot zomaar niet gewoon in zee werd geworpen, vermoedelijk — zoals het toen de gewoonte was — werd het in een zak genaaid, maar zoals het blijkt uit de akten werd er steeds «gewijde» grond bijgevoegd. De laatst ingeschreven akte, deze van Andreas FLANDRIN, werd niet meer ondertekend door DEMAERE. De laatste drie woorden van deze akte: «in templo Ostendae», zijn merklijk later bijgevoegd in een ander handschrift. Kapitein FLANDRIN overleed op 6 juni 1726 en het schip liep slechts op 16 juni 1726 Oostende binnen. Zoals gebruikelijk in deze tijd werd het lijk van FLANDRIN in een geharpuisde kist geplaatst. Het boordjournal van de «Marquis de Prié» verklaart het volgende: «in een kiste gedaan en soo achter in de hutte geset vermits hij sulckx versocht hadde».

Bij de aankomst te Oostende werd het lijk van Kapitein Flandrin met de eerste billander (9) die langs boord kwam aan wal gedaan.

In het scheepsjournal van het Keizerlijk Compagnieschip «De KEYSERINNE» (8) bijgehouden door onderkapitein Guillelmus De Brouwer, vinden we over de gezondheidstoestand en overlijden van Kapitein Andreas Flandrin heel wat wetenswaardigheden o.m.:

Zondag 6 januari 1726

«verstaen dat Captn Vlanderin sick gevallen was».

Zondag 31 maart 1726

«Onse Captn met Sr. Peder Van Hurck voeren aan boord van de Marquis om Captn Vlanderin een visite te geven die in een seer soberen staet ligt».

Dinsdag 9 april 1726

«Bij ons coomende quaem Captn Reyngoet ons aen boort en seyde Captn Vlanderin in een sobere staet leeght».

Woensdag 17 april 1726

«Van dagtermiddagh voer onse Capt aen boort van de Marquis ende is tegen avond wederom aen boort gecoomen. Verstaen als dat het beter gaat met Captn Vlanderin».

(9) Billander: platboomd vaartuig, getuigd als een snauw, eertijds veel gebruikt voor de binnenvrachtaart.

Inventaris van «De Marquis de Prié» (Stadsarchief Antwerpen)

INVENTARIS

VAN EEN EXTRA WELBEZUYLT

FREGAT-SCHIP

DE MARQUIS

DE PRIÉ,

Competerende de G: I: Compagnie, Met sijn drie
Masten, Spriet een Gew, Stock met sijn Cloor,

*17e eeuw. Publieklijk sal Verhaelt worden op den 17.
August 1731, ten Twee uren naer Middagh binnen de
Stad van Oostende ter Cape, op de Constaer sijn
alder salten worden voorgeleest.
zijnde 17de eeuwde Schip*

Laenck in de Kiel 118 Voet
Laenck over Steven 130
Diep in 't Ruym 13 en half
Hoogh in 't Deck 6 Voet
Hoogh in de Back en half Deck. 6 en half
Hoogh in de Buis 5 en half Voet

ROND-

Eenigh Cingel ballast
Een Tafel onder het Zonedek
IN DE HUTTE

Een Spiegel
Een Tafel met dry Tafel-
cleeren
Twee Roepers
Een Tente-cleedt met drye
Gordijnens
Vier Stoelen
Twee Catene Gordinnen,
met Rabat

IN DE CAJUTTE

Een Tafel
Vier Stoelen

(>)

Vier gele Gordijnens aen de
vensters
Een Roefen Tente met vier
gordijnens voor de floep
Een gewest-kiste
Dry Nach-buysen en twee
looten backens voor dito
Een Cloeken geborflen
Een Smits Bleck-bick
Eenige houten rommelingen,
hucken van duygen en
ontrent de 30 pontons
yter.



T'Oostendos, gedruckt by Jacobus Vande Kerckve,

W Y onderschreven beloven te betaelen aen den Toonder dese de Somme van *veertshien* — Guldens Courant Gelt over een Maendr Gagie van *Jacobus Berteloot* — geengagieert met het Keyserlyck Generael Indische Compagnie Schip genaemt *de Margus de Prié* Capiteyn *Andries Vlanderin* Achtien Maenden naer het vertreck van t gemelde Schip, ten waere dat men eerder tydinge bequaem dat het selve gebleven ofte genomen waere (dat Godt wilt verhoeden) ofte dat dito *Jacobus Berteloot* waere gedeletterteert ofte gestorven, in welck geval sal dese Obligatie van geender waerde wesen, Actum in Oostende

Loiret Bernaert

Aanwervingsbrief van Jacobus Berteloot (Bertelodt) matroos a/b van de Marquis de Prié.
(Stadsarchief Antwerpen)

Donderdag 5 mei 1726

«Van dagtermiddagh voer ick aen boort van de Marquis en bevond dat Captn Vlanderin contunueerde in zijn sieckte».

Maandag 20 mei 1726

«Van de voormiddagh setten onse chaloupe uyt ende ick voer aen boort van de Marquis om een paskaarte van de Noord te becoomen. Ick bevonde Captn Vlanderin in een seer soberen staet».

Donderdag 6 juni 1726

«Ten 3¼ uren laet de Marquis de Keyserlycke vlagh talfer stock waeyen. Presemeerden Captn Vlanderin doot is».

Vrijdag 7 juni 1726

«In dagtermiddag quaem Captn Reyngoet benevens de pater en Sr Clumper bij ons aen boort ende seyden Captn Vlanderin den voorgaenden nacht ten 3 uren was overleden. Naerdatt dese heren onse Captn ende supercargos versoght hadden om op mergent den dienst te coomen hooren, voeren wederom aen boort van haer schip.

Van de morgen omtrent 10 uren hebben van de Marquis 5 canonschoten geschooten ende histen de keyserlycke vlag geheel op, die sedert de doot van Captn Vlanderin talfer stock gewaeyen hadden, waer aen men sien konde den dienst voor Captn Vlanderin gedaen was.

We dachten het nuttig de lijsten alfabetisch te klasseren; de paaskommunies werden niet opgenomen omdat het hier om een naamlijst zonder meer gaat. Waar mogelijk, hebben we naast de funktie — opgetekend in latijn — voor een nederlandse vertaling gezorgd. Voor het «Register Mortuorum» en «Primus Communicantes» hebben we ons beperkt tot de voornaamste gegevens uit iedere akte en deze onmiddellijk in het Nederlands omgezet.

STATUS ANIMARUM

ASSNERUS Joannes, socius coci plebis (Kokgezel bemanning)
BATTERIJ Anthonius, ephibata (Matroos)
BASTIN Albertus, ephibata (Matroos)
BERNARD Franciscus, 2 dus. nauta (Tweede stuurman)
BERNARD Petrus, ephibata (Matroos)
BERTELLODT Jacobus, ephibata (Matroos)
BIERMAN Theodorus, 1 us. scriba (Eerste klerk)

LANNOYE Guill., ephibata (Matroos)
LANSHEERE Hendericus, ephibata (Matroos)
MASSEUW Cornelis, 2 dus. faber lignarius (Tweede scheepstimmerman)
MOENTACK Andreas, ephibata (Matroos)
MUSCHE Jacobus, ephibata (Matroos)
OSDUYN Andreas, ephibata (Matroos)
PATOIJ Joannes, scheeman (Scheeman — bootsman belast met onderhoud tuigage)

BILLEMONT Petrus, 4 tus. gubernaculi reflector (Vierde roerganger)
 BITOU Jacobus, 3 tius. nauta (Derde stuurman)
 BRAS Petrus, ephibata (Matroos)
 BROUS Petrus, cocus dominorum (Kok officieren en passagiers)
 BUDDAERT Thomas, ephibata (Matroos)
 CALLIOUW Jacobus, custos armorum (Bewaker wapensenaal)
 CLUMPER Hendericus, 2dus. mercator (Tweede supercargo; opzichter van de lading van een gehuurd schip)
 CLYNCKAERT Petrus, ephibata (Matroos)
 COREGO Joannes, ephibata (Matroos)
 COOLS Gasparus, ephibata (Matroos)
 CORNELISSENS Franciscus, ephibata (Matroos)
 COURTOIS Jacobus, ephibata (Matroos)
 CRISSAERT Joannes, faber vasium dispensatorque comestibilium (Hofmeester)
 DE MUYTTER Joannes filius Francisci, ephibata (Matroos)
 DE MUYTTER Franciscus, primus gubernaculi reflector (Eerste roerganger)
 DE WEERDT Joannes, ephibata (Matroos)
 DIERLIENS Franciscus, ephibata (Matroos)
 DRUYVE Paulus, ephibata (Matroos)
 DUMON Jacobus, ephibata (Matroos)
 DUNNYNCK Joannes, 2 dus. gubernaculi reflector (Tweede roerganger)
 ERKELBANT Josephus, ephibata (Matroos)
 FALEBR Christianus, ephibata (Matroos)
 FLANDRIN Andreas, dux navis (Kapitein)
 FLANDRIN Joannes Baptista, filius ducis (Zoon van de Kapitein)
 FRANCOIS Josephus, ephibata (Matroos)
 GERREBRANTSEN Joannes, ephibata (Matroos)
 GONZALES Gasparis, ephibata (Matroos)
 GOSSET Petrus, ephibata (Matroos)
 GUYNON Wilhelmus, ephibata (Matroos)
 HERREMAN Petrus, director culinae (Chef kok)
 HOUTERS Laurentius, ephibata (Matroos)
 JACOBS Franciscus, ephibata (Matroos)
 JACOBUS Judocus, 3 tius. faber lignarius (Derde scheepstimmerman)
 JANSEN Joannes, ephibata (Matroos)
 JANSEN Remigius, ephibata (Matroos)
 JANSSENS Anthonius, socius (Gezel)
 JANSSENS Nicolaus, ephibata (Matroos)
 LACROIX Philippus, ephibata (Matroos)
 LA MARCK Joannes, faber ferrarius (Smid)
 LAMS Anthonius, ephibata (Matroos)
 LANNOME Bartholomeus, ephibata (Matroos)

PILLIET Joannes, 3e mercator (Derde supercargo)
 POST Guill., ephibata (Matroos)
 PULLIJNCK Laurentius, 3 tius. (Derde roerganger)
 RAEMS Joannes, ephibata (Matroos)
 REIJNGOET Egidius, vice dux (Onderkapitein of tweede in bevel)
 RUFFORT Nicolaus, ephibata (Matroos)
 SANS Petrus, compositor velorum (Zeilmaker)
 SARAZIJN Petrus, ephibata (Matroos)
 SAIJSOEN Petrus, ephibata (Matroos)
 SOUTEE Anthonius, ephibata (Matroos)
 SINGLAER Joannes, ephibata (Matroos)
 STRINGS Anthonius, cocus plebis (Kok bemanning)
 SWART Joannes, ephibata (Matroos)
 SARTS Philippus, 1 us. medicus (Eerste chirurgijn)
 TEERLYNCK Mattheus, filius Matthei, ephibata (Matroos)
 TEERLINCK Mattheus, socius bootsman (Bootsman-gezel)
 TILLY Michael, ephibata (Matroos)
 TRIPPE Petrus, ephibata (Matroos)
 TULPINCK Joannes, ephibata (Matroos)
 VAN CAMPHUYSE Joannes Anthonius (Eerste conestable of kanonnier)
 VAN DAELE Michael, ephibata (Matroos)
 VAN DAELE Thomas, ephibata (Matroos)
 VAN DEN BERGHE Perus, ephibata (Matroos)
 VAN DEN BROECKE Joannes, ephibata (Matroos)
 VAN DEN BUSSCHE Joannes, ephibata (Matroos)
 VAN DEN ECHAUDE Paschasius, ephibata (Matroos)
 VAN DER STRICHT Thomas, lanio (Slager, beenhouwer)
 VAN DE WALLE Michael, 1 us. faber lignarius (Eerste scheepstimmerman)
 VAN GANSEN Joannes, ephibata (Matroos)
 VAN HERDERLIJKE Thomas, Bootsman (Bootsman)
 VAN HOVE Joannes, ephibata (Matroos)
 VAN LOOCKEREN Joannes, ephibata (Matroos)
 VAN TRAPPEN Joannes Franciscus, scriba capij (Kapiteinsklerk)
 VAN WOMMEN Ludovicus, ephibata (Matroos)
 VERMEESCH Adrianus, ephibata (Matroos)
 VERPOORTER Joannis, ephibata (Matroos)
 VIGNAULX Daniel, 2e dus. scriba (Tweede klerk)
 VINCKE Joannes, 2dus. explosor (Tweede kanonnier)
 VIVE Franciscus, ephibata (Matroos)
 WALRAVE Joannes, ephibata (Matroos)
 WEBB Joannes, ephibata (Matroos)
 WILLEMSON Hendericus, 4 tus. nauta (Vierde stuurman)
 WOUTER Joannes Bonaventura, 2 dus. medicus (Tweede chirurgijn)

Overlijdensakte Andries Flandrin (Archief Bisdom Brugge. Reeks F. Farde 244)

*Die sexta Junij Obijt, omnibus Ecclesie Sacramentis,
 promissus Andreas Flandrin Dux hujus Navis,
 etatis sue 30. annorum maritatus. et sepultus est in
 templo s. Andree*

HI SEQUENTES SUNT HERETICI
(kettters of protestanten)

BATTEN Joannes, primus nauta (Eerste stuurman)
GARDEN Thomas, scriba domini Sheffield (Klerk van de heer Sheffield)
MAGGERMANS Jacobus, familius domini Sheffield (Knecht van de heer Sheffield)
SCHEFFIELD Willelmus, primus mercator (Eerste supercargó)
SINGLAER Joannes
TOMPSON Simon, 3 tius officialis (Derde ambtenaar)
TOMPSON Joannes, filius Simonis (Zoon van Simon)

PRIMUS COMMUNICANTES EJUSDEM NAVIS
ANNO DOMINI 1725
(lijst eerste kommunikanten)

31 mei 1725

COOLS Gaspar, van Oostende, oud 15 jaar.
DE MULDERE Petrus, oud 18 jaar.
DE WEERDT Joannes, van Oostende, oud 18 jaar.
DUMON Jacobus, van Oostende, oud 16 jaar.
GERREBRANTSEN Joannes, van Oostende, oud 20 jaar.
JACOBS Franciscus, van Oostende, oud 15 jaar.
LANNOYE Guillmus, van Oostende, oud 17 jaar.
LANSHEERE Hendricus, van Oostende, oud 17 jaar.
VAN GANSSENS Joannes, geboren te Antwerpen, woonachtig te Oostende, oud 16 jaar.

REGISTER MORTUORUM EJUSDEM NAVIS
ANNIS 1725 ET 1726
(Register overlijdens en begravingen)

BERGEN Petrus, overleden op 10 januari 1726, matroos, oud 20 jaar, jonggezel. Begraven op 11 januari 1726 in de Chinese Zee.
DE MULDER Petrus, overleden op 23 september 1725, jonggezel, oud 18 jaar, begraven in Canton, China.
FLANDRIN Andreas, overleden op 6 juni 1725, kapitein, oud 50 jaar, gehuwd, begraven te Oostende.
TEERLYNCK Mattheus, overleden 1 januari 1726, matroos, zoon van Mathei, jonggezel, oud 20 jaar, begraven op 2 januari 1726 in de Chinese Zee op ongeveer vier mijlen van Macao.
VAN CAMPHUYSEN Joannes Anthonius, overleden op 22 augustus 1725, gehuwd, eerste kanonnier, oud 38 jaar. Begraven op 23 augustus in Wampo, China, genoemd Monte Gallico.
VAN LOOCKEREN Joannes, overleden op 15 april 1725, matroos, gehuwd, oud 50 jaar. Begraven op 16 april 1725 in zee.
WILLEMSON Hendricus, overleden op 25 september 1725, vierde stuurman, oud 26 jaar. Begraven op 26 september 1725 te Canton, China.



De zetel van de
compagnie te Oostende.

Het archief van de Generale Keizerlijke Indische compagnie samen met dit van de Admiraliteit, zal steeds een onuitputbare bron blijven voor de maritieme geschiedenis van ons land.

De kennis ervan — er blijft echter nog zoveel te publiceren — zal ons bewust maken van een rijk, roemrijk, maritiem verleden en ons misschien genezen van het minderwaardigheidskompleks — of is het onverschilligheid — die we op dit gebied hebben.

De maritieme mogelijkheden zijn, in verhouding tot het bevolkingscijfer en de oppervlakte van ons land, enorm. De economische kracht, verborgen in onze koopvaardijvloot, zeemacht, visserij en havens, is als een plukrijpe vrucht, het zou spijtig zijn deze aan de boom te laten bederven.

Synthèse

L'auteur E.A. Van Haverbeke, secrétaire général de l'association flamande généalogique «Vlaamse Vereniging voor Familiekunde» et rédacteur en chef de cette revue, découvrit un jour aux archives épiscopales de Bruges, le rapport ou journal de voyage que le Père capucin A. Demaere, aumônier du vaisseau de la Compagnie des Indes le «Marquis de Prié», remit à la suite du voyage qu'il fit en 1725-26 à destination de Canton en Chine.

L'auteur commente ce document qui est intéressant à plus d'un titre, notamment par les précisions qu'il donne au sujet des personnes embarquées et de l'équipage que le bon père porte sur deux listes distinctes : catholiques et protestants (Heretici). Il fournit également la liste des matelots qui firent leur première communion à bord, au cours du voyage, ainsi que celle des décès, sur laquelle figure le nom du Capitaine du bâtiment l'ancien corsaire Ostendais, André Flandrin.

Du journal de bord du navire «De Keyserinne» (l'Impératrice) qui fit partie du même voyage, on apprend que Flandrin tomba malade le 6 janvier 1726, au cours du voyage de retour et qu'il mourut à 10 jours de son arrivée à Ostende. Le Capitaine ne fut pas inhumé en mer, vu la proximité de la terre, mais il fut mis en bière et on l'exposa dans sa cabine. Le «Marquis de Prié», mit le pavillon en berne ce jour-là et tira 5 coups de canon en son honneur.

Le «Marquis de Prié» est un navire de commerce armé de 24 canons et de 480 T. qui fut acquis par la Cie Impériale et Royale des Indes Orientales, plus connue sous le nom de Cie d'Ostende, constituée par décret de l'Empereur d'Autriche Joseph II en 1722. Le bâtiment porte le nom du Gouverneur de nos provinces.

maritiem panorama

la vie maritime

Op 2 december 1969 liep de «Arcadia Forest», het eerste lichterschip ter wereld, de haven van Rotterdam binnen. Hiermede was de eerste Lash-trafiek tussen Amerika en ons vasteland ingehuldigd. Een nieuwe transporttechniek over zee was geboren.

Alhoewel er tot op heden nog maar één eenheid van dit type in de vaart is, laat alles vermoeden dat dit nieuwe transportsysteem in de komende jaren een groeiend succes tegemoet gaat.

In deze 5de bijdrage tot ons maritiem panorama 1970 is het onze bedoeling even de schijnwerper te richten op deze laatste innovatie in het maritieme vervoer.

HET LASH-SYSTEEM

Evolutie in het maritieme transport

In alle bedrijfssectoren wordt ernaar gestreefd de exploitatiekosten in te dijken door mechanisatie en het invoeren van nieuwe technieken. In de maritieme wereld leidde dit principe tot talrijke innovaties in de scheepvaart. Het reduceren van de overslagkosten alsook het opdiven van de rotatiesnelheid der zeeschepen hadden voor gevolg dat de traditionele trampvloot langzamerhand de plaats ging ruimen voor snelle en grote gespecialiseerde eenheden. Schaalvergroting en gespecialiseerd vervoer zijn aldus de twee voornaamste verschijnsels geworden van de moderne scheepvaart.

Wat de schaalvergroting der zeeschepen betreft, noteren wij een evolutie van maximum 20.000 ton in 1950 tot gemiddeld 200.000 ton in 1970. Niet minder dan 61 tankers groter dan 200.000 ton, met een globale tonnenmaat van 13,7 miljoen ton, waren op 30-6-70 in de vaart. De vooruitzichten zijn even spectaculair: op dezelfde datum waren 203 supereenheden van meer dan 200.000 ton in aanbouw of in bestelling. Zo de schaalvergroting zich aanvankelijk slechts ten voordele van de tankschepen liet gelden, stellen we vast dat deze evolutie zich in de laatste jaren ook duidelijk aftekent bij de bulkcarriers. De eerste erts- en kolenschepen van 150.000 dwt. zijn immers reeds in gebruik.

De specialisatie manifesteerde zich voor het eerst in de sector van het massagoed-transport. Onder de vaartuigen die speciaal ontworpen werden voor het vervoer van stortgoederen kennen we de olietank-

schepen, de gastankers, de chemische tankers en de wijschepen voor wat betreft vloeibare ladingen. Droge ladingen komen terecht in kolen-, graan-, erts-, cement- en bulkschepen. Drie jaar geleden kwamen de eerste O.B.O.-schepen in de vaart. Deze eenheden zijn ontworpen om, hetzij afwisselend, hetzij gelijktijdig, het transport van steenkolen, erts en aardolie te verzekeren.

Ook in de sector van de stukgoederen komt de specialisatie tot uiting. Naast de cargo en het koelschip die voortdurend geperfectioneerd worden, komen sedert enkele jaren nieuwe scheepstypen in de vaart. Het is trouwens vooral in het vervoer van stukgoederen dat de meest belangrijke uitvindingen gebeuren. Teneinde de stukgoederen, meestal van disparate aard en afmetingen, vlugger te kunnen verhandelen, kwam men op het idee ze in een grote «verpakking» samen te brengen. Deze nieuwe laadtechniek leidde tot het ontstaan van de «unit-load»-schepen. In de categorie van de «unit-load»-schepen onderscheiden we het «trailer-ship», het paletten-, het container- en het lichterschip. In 1958 kwam het eerste eigenlijke «trailer-ship» in de vaart. Langs voor- of achtersteven rollen de «trailers» het schip binnen. Het is het gekende roll on/roll off-systeem. Het paletten- en lichterschip is ontworpen voor het transport van paletten of laadborden. Het containerschip, van recente datum, is uitgerust om containers of laadkisten in het ruim en op het dek te vervoeren. Doch, het laatste snufje op technologisch gebied is het lichterschip, ook Lash-vaartuig of kangoeroeschip geheten.

HET LICHTERSCHIPSYSTEEM

Enkele jaren geleden ontwierpen Amerikaanse ingenieurs een nieuw scheepstype, dat aanvankelijk «kangoeroeschip» genaamd werd. Zoals deze pittoreske benaming het laat vermoeden, betreft het een vaartuig bestemd voor het transporteren van andere eenheden, in casu lichters of barken.

De lichters worden in het binnenland aan de fabriekskaaï geladen en in duwtreinen naar een zeehaven gebracht, waar ze aan boord van het moederschip met eigen boordapparatuur gehesen worden. Na het zeetraject worden de barken uit het schip gelost en naar het hinterland gesleept of

henri rogie



geduwd doorheen het waterwegennet. In-tussen laadt het lichterschip nieuwe bar-ken en verzekert aldus een pendeldienst tussen twee kust- of overslaghavens op grote afstand van elkaar gelegen.

Twee lichterschipssystemen zijn voor het ogenblik ontwikkeld : het «Lash»-systeem dat sinds einde 1969 in gebruik is en het «Seabee»-systeem dat einde 1971 in ex-ploitatie komt. Het onderscheid tussen bei-de systemen berust hoofdzakelijk — zoals wij het verder zullen uitleggen — in de wijze waarop de lichters aan boord van het schip gehesen worden.

Het Seabee-schip, dat door de Lykes Line binnenkort zal ingelegd worden tussen de Golf van Mexico en West-Europa, heeft een draagvermogen van 44.300 ton. Het is 267 meter lang bij 33 meter breed en heeft een diepgang van 40 voet. Achten-dertig lichters van 850 ton kunnen in 8 uur op de drie dekken van het schip ge-laden worden door middel van een syn-chrolift op het achterdek gemonteerd. De lift hijst twee lichters tegelijk tot op het hoogste van een der dekken, waarna ze hydraulisch op de gewenste plaats wor-den gedreven. Iedere lichter is 29,75 m lang, 10,67 m breed en heeft een diepgang van 11 voet. Het lichterschip is uitgerust met een hefplatform zodat het ook geschikt is voor roll on/roll off. Boven-dien kan het omgebouwd worden tot con-tainerschip met een vervoercapaciteit van 136 laadkisten van 20 voet. Drie Seabee-schepen werden door de Lykes Line be-steld bij de Amerikaanse werf General Dy-

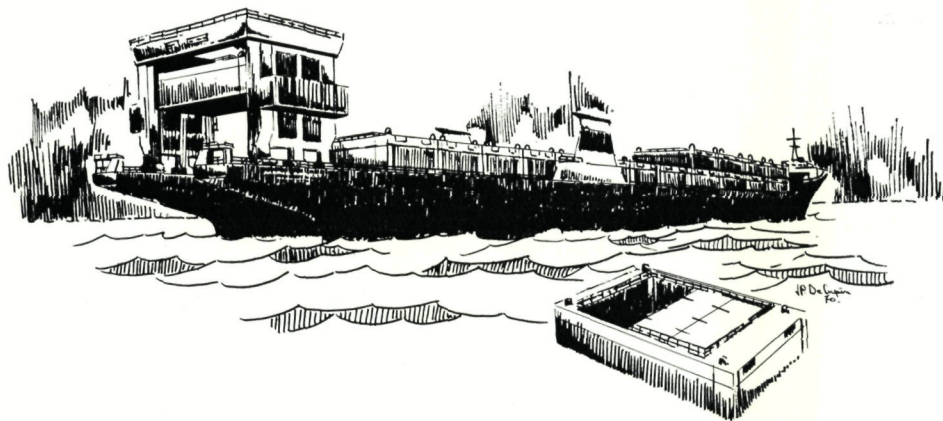
namic Corporation. De eerste eenheid, de «Doctor Lykes», komt einde 1971 in de vaart. De «Almenia Lykes» en de «Tillie Lykes» worden het jaar nadien afgele-verd.

DE «ARCADIA FOREST», HET EERSTE LICHTERSCHIP TER WERELD.

Het tweede lichterschipssysteem, nl. het Lash-type, werd voor het eerst door de Central Gulf Line aangenomen. Deze laad-techniek werd ontworpen door het scheepsbouwkundig bureau Friede & Gold-man van New Orleans. De benaming «Lash» is in feite de afkorting van Lighter aboard ship.

Begin 1968 werd het eerste Lash-schip, de «Arcadia Forest», bij de Japanse werf Uruga Heavy Industries besteld en in sep-tember 1969 afgeleverd aan de Noordse rederij Moslash Shipping Co. Twee maand later ondernam het zijn maiden trip van-uit New Orleans en voer op 2 december de haven van Rotterdam binnen met een lading papierbrij verdeeld over 73 lich-ters. De eerste Lash-trafiëk ter wereld was ingehuldigd.

Einde 1970 wordt een tweede Lashkvaar-tuig, de «Atlantic Forest», door de Gulf Central Line in dienst genomen. Beide vaartuigen zullen hoofdzakelijk papierbrij en houtpulp vanuit New Orleans en de ha-vens van de Golf van Mexico naar Lon-don, Rotterdam en Antwerpen aanvoeren. Hun lichters zullen tot in de havens van Keulen, Duisburg en Velsen gesleept wor-den. De retourlading zal voornamelijk uit



staal- en chemische produkten bestaan, voor 75% te Antwerpen ingescheept. In de haven van onze metropool is immers reeds een aanlegplaats voorzien in het kanaaldok B1, waar een lichterwachtplaats bestaat.

De «Arcadia Forest», net als zijn zusterschip de «Atlantic Forest», meet 43.000 ton en bereikt een snelheid van 20 knopen met een motor van 26.000 p.k. Zijn afmetingen zijn : lengte 262 m, breedte 32,50 m en diepgang 38 voet. In 24 uur kan hij 73 lichters van 400 ton aan boord hijsen door middel van een 500 ton-portaalkraan, die over gans de lengte van de laadruimte kan rijden. De lichters zijn 18,75 m lang, 9,50 m breed en hebben een diepgang van 13 voet.

LASH-VAARTUIGEN IN BESTELLING.

Zoëven stipten we aan dat het Lash-systeem voor het eerst werd aangenomen door de Central Gulf Line, die ook de eerste eenheid van dit type in de vaart bracht. Drie andere maatschappijen, twee Amerikaanse en één Europese opteerden eveneens voor deze laadtechniek.

De Pacific Far East Line bestelde 6 Lash-schepen bij Avondale te New Orleans. Deze vaartuigen hebben een draagvermogen van 29.000 ton en zijn 248,39 m lang, 30,48 m breed en hebben een diepgang van 35 voet. De Lash-trafik zal starten met 49 lichters en 350 containers per schip. Naast een portaalkraan van 500 ton zullen deze schepen ook met een containerkraan van 30 ton uitgerust worden. De 6 Lash-vaartuigen zullen ingezet worden tussen Californië en het Verre Oosten.

Prudential Lines bestelde 5 Lash-schepen eveneens bij de scheepswerf Avondale. Tonnenmaat, afmetingen, boordapparatuur en lichters zijn dezelfde als bij de vorige rederij. Deze eenheden, geladen met 54 lichters en 204 containers, zullen ingezet worden tussen de Oostkust van de U.S.A. en de Middellandse Zee.

De Holland Amerika Line bestelde in december 1969 twee Lash-vaartuigen bij Cockerill Yards te Hoboken. Het zijn zusterschepen van de «Arcadia Forest» en de lichters, die evenwel in Amerika worden gebouwd, vertonen dezelfde afmetingen. Hun aflevering is voorzien in november 1971 en in mei 1972. Het is de eerste maal dat dergelijke eenheden op een Europese werf zullen gebouwd worden. De

bestelling van deze hoog-gespecialiseerde eenheden bewijst andermaal dat onze scheepswerven steeds genieten van hun aloude wereldfaam.

DE VOORDELEN VAN HET LASH-SYSTEEM

Het invoeren van het containerschip betekende ongetwijfeld een grote vooruitgang op gebied van maritiem transport. In zekere mate kan het lichterschipstelsel beschouwd worden als een verdere ontwikkeling van het containerschip. Niettemin biedt het Lash-systeem enorme voordelen vergeleken bij het containervaartuig.

Een eerste belangrijk voordeel is het volledig uitschakelen van overslagkosten. Inderdaad, het laden van de goederen geschiedt slechts éénmaal, namelijk aan de fabriekskade. Het lossen van de vracht heeft eveneens slechts éénmaal plaats, nl. op de uiteindelijke bestemmingsplaats. Vergeten wij niet dat het lichterschip zelf instaat voor de overslag van zijn barken, wat niet het geval is met een full-containership. De economische voordelen van het Lash-systeem zijn derhalve niet te onderschatten.

Aangezien het lichterschip over eigen boordapparatuur beschikt voor het laden en het lossen van zijn barken, is het monteren van hijstoestellen en het leggen van kraansporen aan de wal overbodig geworden. Het bouwen van een terminal en het aanleggen van een uitgebreide opslagplaats kunnen zelfs vermeden worden daar het lichterschip niet noodzakelijk een haven moet aandoen om zijn lichters te ontschepen of op te laden. Kortom, gans de infrastructuur die het containerschip vereist, kan het Lash-systeem missen, wat aanzienlijke investeringsuitgaven bespaart. Daar, zoals we net zeiden, het lichterschip niet noodzakelijk een haven moet binnenvaren, kunnen de havenrechten alsook de onkosten verbonden aan het loodsen en het versassen vermeden worden. Om u een idee te geven van de besparing die aldus wordt gedaan, vermelden we dat het laden van 4.000 ton goederen in 2 dagen a/b van een cargo in de Antwerpse haven volgende onkosten vergde in 1964 : havenrechten : 79.651 B.F., Scheldeloods : 9.420 B.F., havenloods : 9.305 B.F., opslepen : 47.380 B.F.

Vermits het laden en lossen van een lichter met behulp van de boordapparatuur aan een tempo van gemiddeld 20 minuut geschiedt, is de rotatiesnelheid van een lichterschip veel hoger dan die van een containervaartuij. Vergeten wij niet dat de «Arcadia Forest» en zijn zusterschepen slechts 24 uur nodig hebben om 73 lichters te laden, terwijl het Seabee-schip van Lykes alles zal klaar spelen in 8 uur tijd. Het opdrijven van de rotatiesnelheid is wellicht het voornaamste voordeel van het Lash-systeem. Inderdaad, grotere rotatiesnelheid betekent meer reizen en derhalve meer vracht, m.a.w. grotere winst maar ook lagere vervoerprijzen.

Door het feit dat de rotatiesnelheid met het lichterschipstelsel gevoelig verhoogd wordt, moeten minder schepen ingeleegd worden om eenzelfde hoeveelheid goederen over eenzelfde tijdsverloop te transporteren. Doch hiervoor moet het lichterschip grotere afmetingen hebben dan de gewone lijncargo's. De Lykes Bros Steamship Company heeft uitgerekend dat de vervoercapaciteit van het lichterschip minstens vijfmaal groter is, dit wil zeggen 1936 laadkisten van 20 voet. Drie Seabee-dat het vijf conventionele cargo's vervangt. Het is evident dat de vervanging van vijf conventionele cargo's door één lichterschip de exploitatie-uitgaven van de rederij aanzienlijk beïnvloedt.

NIEUWE PERSPECTIEVEN VOOR ONZE HAVENECONOMIE ?

Het is duidelijk dat het lichterschipstelsel heel wat voordelen biedt vergeleken bij de conventionele laad- en vervoertechnieken. Zelfs de mogelijkheden van het containerschip worden door dit nieuwe scheepstype overtroffen. Alhoewel nog maar één lichtervaartuij in de vaart is en de bestelling van andere eenheden nog betrekkelijk klein is, laat alles vermoeden dat deze nieuwe transporttechniek in de toekomst een grote uitbreiding zal kennen.

Welke zijn nu de mogelijkheden van ons nationaal havenpotentieel in het perspectief van deze spectaculaire evolutie ?

De Seabee-schepen in aanbouw zullen een geladen diepgang van 40 voet hebben. Voor

de grootste Lash-eenheden van de «Arcadia Forest»-klasse is dit 38 voet. Aangezien de Westerschelde een diepgang van maximum 42 voet toelaat, zullen deze lichterschepen de Antwerpse haven kunnen aandoen alhoewel hun lengte wel eens moeilijkheden kan opleveren. Zeebrugge is toegankelijk tot 40 voet en kan derhalve deze lichtervaartuigen binnenloodsen. Evenwel zullen deze eenheden moeilijk kunnen manoeuvreren in een vaargeul van amper 150 meter breedte. In principieel is ook de Gentse haven toegankelijk voor eenheden van het Lashtype.

Maar wie zegt dat lichterschepen in de toekomst niet zullen evolueren naar gigantische afmetingen zoals dit gebeurde met tankers en ersterschepen ? Zo onze verantwoordelijken inzake havenbeleid nog lang de kat uit de boom blijven kijken in plaats van onze havens aan de schaalvergroting van de zeeschepen aan te passen, zou deze Lash-trafiiek ons weleens kunnen ontglippen zoals het gebeurde met tal van nieuwe trafieken.

Men zal opwerpen dat lichterschepen niet noodzakelijk een haven moeten binnenvaren om hun barken te laden of te lossen. Dit is inderdaad juist. Doch men vergeet dat het lichterschipstelsel in de eerste plaats goede binnenvaartwegen vereist, in het bijzonder geschikt voor duwvaart. Ook op dit gebied hebben wij een grote achterstand op onze burens in te lopen. België heeft weliswaar het dichtste waterwegennet van West-Europa. Doch het is ook het minst aangepast aan de noden van de moderne vervoertechnieken, inzonderheid de duwvaart. Bovendien, hoe lang nog zal men moeten wachten op de nieuwe Rijn-Scheldeverbinding, een onmisbare schakel voor een geïntegreerd transportsysteem waarbij de lichterschipstechniek hoort ?

Het lichterschipstelsel opent de poort voor talrijke nieuwe perspectieven. Moge 's lands economie er voordeel bij hebben.

Résumé du texte néerlandais.

..... LE SYSTEME LASH. ...

Gigantisme et spécialisation sont les deux principales caractéristiques des transports maritimes modernes.

Si la spécialisation s'est d'abord manifestée dans le transport de vrac, c'est surtout dans le secteur des marchandises générales qu'elle apporta les modifications et les innovations les plus spectaculaires. C'est ainsi que la technique du «Unit-load» donna naissance au navire roll on/roll off, au porte-conteneurs et tout récemment au navire porte-barges.

Comme son appellation l'indique, le porte-barges est un navire spécialement conçu pour le transport d'allèges chargées. Celles-ci sont chargées au quai de l'entreprise et poussées en convois vers un port de mer où elles sont hissées à bord du navire-mère à l'aide d'un pont transbordeur aménagé sur sa proue. A l'issue du trajet maritime se déroule le processus inverse tandis que le navire s'apprête à accueillir d'autres barges.

Deux types de porte-barges ont été conçus : le «Seabee» et le «Lash» qui se distinguent essentiellement par leur système de levage.

Le système Seabee a été adopté par la Lykes Line qui a passé commande de trois navires porte-barges, à livrer en 1971 et 1972. Ces unités, équipées également pour le roll on/roll off et pouvant être transformées en containership, jaugeont 44.300 tonnes et transporteront 38 allèges de 850 tonnes. Celles-ci seront hissées à bord à l'aide d'une grue du type ascenseur et ensuite amenées à leur place par un système hydraulique. Les dimensions des futurs Seabee-ships sont : 267 m x 33 m x 40 pieds.

Le système Lash a été choisi en premier lieu par la Central Gulf Line qui, en novembre 1969, mit le premier porte-barges en service, l'«Arcadia Forest». Cette unité de 43.000 tonnes file 20 nœuds et peut embarquer 73 barges de 400 tonnes en 24 heures grâce à une grue portique pouvant circuler sur toute la longueur du navire. Les dimensions du Lashship sont : 262 m x 38 m x 38 pieds, et celles d'une allège : 18,75 m x 9,5 m x 13 pieds.

La Holland Amerika Line opta également pour le système Lash et commanda deux unités de la classe «Arcadia Forest» aux

chantiers Cockerill d'Hoboken. Elles seront livrées en 1971 et 1972. Prudential Lines attend la livraison de 5 Lash-ships de la même classe, tandis que la Pacific Far East Line a commandé 6 Lash-ships de 29.600 tonnes qui transporteront 49 allèges et 350 conteneurs.

Il est évident que les avantages de ce nouveau mode de transport sont importants. Il supprime totalement les frais de transbordement et évite l'aménagement d'un terminal fort onéreux. Le porte-barges ne doit pas nécessairement rallier un port pour transborder ses allèges, d'où suppression des droits de port et des frais résultant du pilotage, de l'éclusage et du remorquage. De plus, le navire pouvant être déchargé en un temps record, sa vitesse de rotation s'en trouve fortement accrue ce qui permet de mettre moins d'unités conventionnelles en ligne pour le transport d'une même quantité de marchandises. Il est d'ailleurs prouvé qu'un porte-barges peut remplacer cinq cargos conventionnels.

Le système Lash n'en est encore qu'à ses débuts mais il connaîtra assurément un essor considérable dans les années à venir. Comme on peut supposer que ces navires - kangourous évolueront progressivement vers le gigantisme, il importe que nos ports maritimes soient adaptés rapidement à la réception d'unités géantes, d'autant plus qu'Anvers a été choisi comme port de regroupement par la Central Gulf Line. Notre réseau fluvial nécessite également une adaptation à la technique de la navigation en poussée, celle-ci jouant un rôle primordial dans le système de transport intégré qu'est le trafic Lash.

L'introduction du système Lash ouvre de nouvelles perspectives pour le monde maritime. Souhaitons que l'économie de toutes nos régions industrielles sache en tirer profit.

h.r.
31-8-70

Noot van de auteur: Bij het ter perse gaan vernemen we dat de «Atlantic Forest» reeds in augustus 1970 in de vaart kwam en op zijn maidentrip de haven van Antwerpen binnenliep op 4 september.



BUNDESMARINE



j. de ridder

EXPOSITION NAUTIQUE

L'exposition nautique internationale organisée en marge du 17e Salon du Camping à Essen, a présenté cette année quelques 300 modèles d'embarcations allant du kayak au yacht de luxe. L'attraction de l'exposition était un canot à coussin d'air aérostatique fabriqué en Allemagne.

KIELERWOCHE

Les régates de Kiel ont une fois de plus été cette année l'occasion d'une rencontre internationale entre sportifs et personnalités de nombreux pays. Elles étaient placées sous le thème «L'Economie, un lien entre les peuples». Neuf pays avaient délégué des unités navales à la Semaine de Kiel 1970. Plus de trente navires de guerre et voiliers - étaient ancrés dans le port.

LE CANAL DE KIEL A 75 ANS

L'importance du canal de la Mer du Nord à la Baltique comme lien économique entre les trois blocs européens la C.E.E., l'A.E.L.E. et le COMECON, rend de plus en plus nécessaire un aménagement de cette voie navigable sur laquelle le trafic est le plus intense du monde. Venu pour fêter en toute solennité le 75e anniversaire de l'ouverture de la route internationale baptisée «Canal de Kiel», le ministre fédéral des Transports et des Postes, Mr. Georg Leber, fit savoir dans une allocution prononcée à Kiel que d'ici 1980, la largeur du canal serait portée de 103 à 162 m et que l'on moderniserait les écluses et autres installations techniques de cette voie qui traverse le Schleswig-Holstein de part en part. L'an passé, 87.000 bâtiments en provenance de 59 pays ont emprunté le canal de Kiel.

LE PLUS GRAND ATLAS DU MONDE

L'atlas du Grand Prince-électeur, de dimensions effectivement peu ordinaires (2,30 m sur 1,70 m), sera édité prochainement en nombre limité par deux maisons de Leipzig et de Stuttgart. On aura recours à un système d'héliogravure de 5 à 9 couleurs d'après l'original qui a été restauré.

LES IMPORTATIONS PAR VOIE MARITIME

Une statistique récente sur le commerce extérieur de la République fédérale en 1969 apprend qu'un total de 268,9 millions de tonnes de marchandises venant de l'étranger et représentant une valeur de 98,8 milliards de DM ont franchi les frontières de l'Allemagne au cours de l'année. Un tiers de la quantité globale des marchandises importées avait franchi la fron-

tière germano-néerlandaise, 14 % la frontière franco-allemande, 9 % étaient venues d'Autriche et 4 % de Suisse. Les importations directes par voie maritime ont passé quantitativement pour 9 % par Hambourg, 5 % par Brême, 16 % par les autres ports de la Mer du Nord et 2 % par les ports de la République fédérale situés sur la Baltique. La part des importations venues de Belgique et du Luxembourg est assez faible (3 %). Les postes suivants sont occupés par la Tchécoslovaquie (1 %), la R.D.A. (1 %) et Berlin (0,2 %). En ce qui concerne la structure des importations en fonction du mode de transport, un tiers environ des tonnages importés étaient venus par voie maritime directe, un tiers par le réseau fluvial intérieur et 23 % par pipe-line, 10 % par voie ferrée et 9 % par la route. Les quantités importées par voie aérienne et par la poste représentaient un pourcentage bien moins important.

AMENDEMENT AU «LIVRE BLANC 1969»

Le ministre de la défense a estimé que pour des raisons d'économie, la construction des quatre «Frégates 70» de la «Classe 121», lesquelles devaient remplacer les cinq destroyers de la «Classe Fletcher» et dont le coût par unité était estimé à 200 millions de DM, serait reportée à plus tard. Il a toutefois confirmé la construction de 10 vedettes lance-missiles pour 1974

12 sous-marins U-13 à U-24 (coût unitaire 50 millions de DM)

l'achat de 22 hélicoptères du type «SEA KING SAR» (coût unitaire 10 millions de DM) pour 1973 en vue, de moderniser le Service de Recherche et Sauvetage, le remplacement des F-104 par 420 MRCA durant la période 1975-1980,

l'achat de 580 canons de 20 mm (MK 20 Rh 202) (coût unitaire 80.000 DM) dont 250 à installer à bord des bâtiments de mer et 330 pour la défense des installations portuaires.

CORVETTE PORTUGAISE

Les chantiers Blohm + Voss AG d'Hambourg viennent de terminer la construction de la corvette «JACINTO CANDIDO» pour la marine portugaise.

Le bâtiment type «JOAO COUTINHO» avait été livré il y a peu, tandis que la troisième unité, le «GENERAL PEREIRA D'ECA» sera remis au cours de l'automne prochain.

Trois autres corvettes de la même classe sont actuellement en construction dans les chantiers espagnols de Bozan.

Les caractéristiques sont les suivantes :

déplacement : 1.252 tonnes, 1400 tonnes standard
longueur : 84,60 m
largeur : 10,30 m
tirant d'eau : 3,90 m
armement : 2 - 76 mm
2 - 40 mm
1 Hedgehog
4 rampes pour charges de fond
propulsion : 10.560 CV
vitesse : 22,3 nœuds
rayon d'action : 6.250 milles à 14 nœuds
équipage : 97

AUTRICHE

MUSEE DE LA NAVIGATION A GREIN

Un musée de la navigation vient d'être inauguré au château de Grein en Haute-Autriche. Il a pour thème, la navigation à rames sur le Danube et ses affluents navigables, étudiée au point de vue de l'histoire technique et culturelle. Les 250 objets exposés donneront pour la première fois une impression étendue de l'ancienne navigation à rames, du flottage jusqu'à la navigation à vapeur et à moteur, ainsi que sur tous les domaines des navigateurs et des anciennes familles des maîtres de navigation.

(dont le financement (800.000 schillings) a été effectué par la province Haute-Autriche, la fondation de la famille de Sachsen-Coburg-Gotha et le ministère de l'éducation nationale) est un «Textl», outil datant de l'âge de bronze, servant à creuser les pirogues de la région de Traunkirchen. A cela s'ajoutent les modèles à l'échelle d'un train de bateaux avec équipage chevaux et cavaliers, les installations d'une ancienne place de transbordement de sel, les coffres de navigateurs et les tableaux appartenant à des objets de curiosité déterminés. Ultérieurement on y exposera aussi des moyens de transport originaux notamment deux pirogues de Mondsee.

CARACTERISTIQUES DE

LA VEDETTE ZOBEL

Vedette rapide lance-torpilles de la classe «ZOBEL»

déplacement : 160 tonnes
dimensions : 42,50 m x 7,00 m x 2,20 m
propulsion : 12.000 CV
vitesse : 42 nœuds
armement : 4 tubes lance-torpilles
2 canons de 4 cm

10 bâtiments de cette classe à savoir :

P 6092 ZOBEL	P 6097 PUMA
P 6093 WIESEL	P 6098 GEPARD
P 6094 DACHS	P 6099 HYANE
P 6095 HERMELIN	P 6100 FRETCHEN
P 6096 NERZ	P 6101 OZECOT

CARACTERISTIQUES DU PETROLIER- RAVITAILLEUR WALCHENSEE

déplacement : 2.028 tonnes
dimensions : 71,00 m x 11,20 m x 4,10 m
propulsion : 1.400 CV
vitesse : 12,6 nœuds
armement : nihil

4 bâtiments de cette classe à savoir :

A 1424 WALCHENSEE
A 1425 AMMERSEE
A 1426 TEGERNSEE
A 1427 WESTENSEE

RENDEZ-VOUS DES

ANCIENS SOUS-MARINIERS

Pour la cinquième année consécutive les anciens des U-Boot se sont rencontrés à Cuxhaven dans la Base de Dragage. Ils étaient 850 dont le Grand Amiral Karl Dönitz à échanger leurs souvenirs.

UW12 = W51

Le UW12 construit en France, après la seconde guerre mondiale, au profit de la marine américaine fut exploité par cette dernière à Bremerhaven en tant que bâtiment de déminage.

Repris ensuite par la Bundesmarine comme bâtiment-école pour la «Unterwasserwafenschule» de Flensburg il rendit encore service pendant dix ans avant d'être désaffecté en 1967.

Remis en état à Wilhelmshaven, il fut cédé en juillet dernier à la marine tunisienne où il s'appellera désormais «SAKIET SIDI JOUSSEF W51».

Les caractéristiques en sont les suivantes :

déplacement : 415 tonnes
longueur : 52,90 m
propulsion : 4 moteurs diesel avec une puissance de 3.240 CV
vitesse : 18 nœuds
armement : 1 - 40 mm
2 - 20 mm
2 rampes pour charges de fond

DESTROYERS LANCE-MISSILES

Le «MöLDERS» second des trois nouveaux DDG de la marine fédérale allemande construit aux USA a rejoint la base de Kiel en juin dernier. Le «ROMMEL» troisième bâtiment de la même classe vient d'être commissionné à Bath aux USA.

ALLE HENSJES



VERGUNNING BOUW GELEIDEWAPEN FREGATTEN

In de defensienota 1964 werd aangekondigd dat het in het voornemen lag twee fregatten te bouwen uitgerust met een middelbare afstand oppervlakte lucht geleidewapen systeem. Thans is aan de N.V. Koninklijke Maatschappij «De Schelde», lid van de Rijn-Schelde Groep, te Vlissingen, opdracht gegeven tot de bouw van twee geleide wapen-fregatten ten behoeve van de Koninklijke marine.

Het ligt in de bedoeling, dat deze schepen omstreeks 1974-75 in dienst zullen worden gesteld, waarna, zoals in de defensienota 1968 staat vermeld, Hr. Ms. Kruiser De Ruyter, met een waterverplaatsing van 11.850 ton, van de sterkte zal worden afgevoerd.

TECHNISCHE GEGEVENS :

Grootste lengte 138 meter Machinevermogen 40.000 pk.

Grootste breedte 14,8 meter. Maximum snelheid omstreeks 30 zeemijl per uur. Gemiddelde diepgang 4,6 meter. Bemannings 306 koppen.

Waterverplaatsing 4300 ton.

De voortstuwing zal geschieden door middel van gasturbines, een nouveauté op schepen van de Koninklijke marine. Een dergelijke voortstuwingsmethode heeft ondermeer door het wegvallen van de ketels, voordelen in het personeel en technische vlak zoals :

afstandsbediening, minder personeel, onmiddellijke inzetbaarheid.

De vormgeving van dit type schip is zodanig dat ook bij slechte weersomstandigheden een constante hoge vaart aangehouden kan worden. De beide schepen

zullen worden uitgerust met een geavanceerd geleidewapen systeem, waardoor het schip in staat is verbanden van schepen tegen de modernste luchtaanvalsmiddelen te verdedigen.

Inzake dit geleidewapen systeem is de keuze gevallen op de «Tartar», een Amerikaans wapensysteem, dat eveneens tegen oppervlakte doelen kan worden ingezet. De «Tartar» raket wordt voortgestuwd met vaste brandstof en bereikt een snelheid die enkele malen hoger ligt dan die van het geluid.

De fregatten zullen tevens worden uitgerust met moderne detectie-apparatuur, waaronder een in Nederland ontwikkelde driedimensionale radar. Met deze radar zal het mogelijk zijn afstand, richting en hoogte van vele doelen tegelijkertijd te bepalen.

VERDERE BEWAPENING :

1 kanon van 12 cm. in dubbelopstelling tegen oppervlakte en luchtdoelen ;

1wapendragende helicopter voor onderzeebootbestrijding en bestrijding van oppervlakte doelen ;

doelzoekende torpedo's voor onderzeebootbestrijding ;

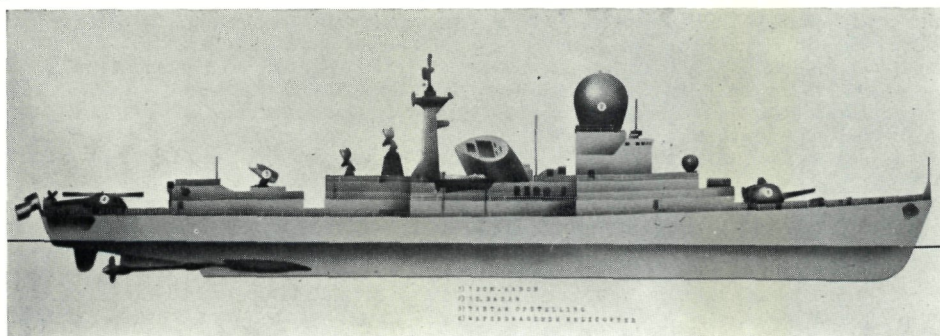
onderwater detectie-apparatuur.

Aan een zo gerieflijk mogelijk accommodatie voor de opvarenden zal grote aandacht worden besteed.

TAAK GW FREGATTEN.

De fregatten kunnen worden ingezet voor de volgende taken :

1. het beschermen van convooien en vlootverbanden tegen luchtaanvallen ;
2. het beschermen van vlootverbanden tegen aanvallen van oppervlakte strijdkrachten ;



3. het opsporen en bestrijden van onderzeeboten ;
 4. het fungeren als commandoschip ;
 5. het verrichten van politiediensten in het kader van de Verenigde Naties ;
 6. het verlenen van hulp bij rampen.
- Deze schepen worden gebouwd naar een ontwerp van de Koninklijke marine, dat in nauwe samenwerking met de Nederlandse Verenigde Scheepsbouw Bureaux werd uitgewerkt.
- Met de gunning van deze bouw aan de N.V. Koninklijke Maatschappij «De Schelde» zal een bedrag van rond f. 125 miljoen per schip zijn gemoeid.

MODERNISERING MARINE BASIS DEN HELDER

In Den Helder zijn vele accommodatie onderdelen van de Marine te klein of te ouderwets.

Om hieraan te verhelpen heeft de Admiraleitsraad besloten een reeks niet on aanzienlijke werken te laten uitvoeren. Zo krijgt het Koninklijk Instituut voor de Marine een geheel nieuw gebouw tegen 1975. Het Corrosie Laboratorium en de centrale ziekenboeg zullen hiervoor worden afgebroken. Verder komt er een nieuw MARVA gebouw tegen 1972, ook een nieuwe officierskantine en een nieuwe officierskantine en een nieuwe bouw voor de onderzeebootbestrijdingsschool.

NEDERLAND — WEDDE DIENSTPLICHTIGE MILITAIRES (1 GULDEN = 13,95 FB)

Vanaf 1 juli 70 zal de wedde van de on-gehuwde dienstplichtige militairen worden verhoogd van 174 tot 208 gulden (18%) per maand. Met ingang van diezelfde datum zal er ook een vakantietoelage van 6% worden uitgekeerd ter vervanging van de kledingstoelage van 15 gulden per maand die bij groot verlof wordt uitgekeerd.

Deze maatregelen zijn genomen naar aanleiding van het interim-rapport van de Commissie Dienstplichtbeleid die de wedde van dienstplichtige soldaten wil optrekken tot 85% van die van de beroepsmilitairen.

Gaat de huidige Regering er wel mee akkoord dit advies van verhoging tot 85% te volgen, dan is zij toch van mening dat dit in verschillende etappes moet gebeuren, de eerste etappe zijn de nu getroffen maatregelen.

Voorstellen om te komen tot een definitieve wedderegeling uiterlijk per 1 jan. 72 wil Minister den TOOM nu niet in overweging nemen om het volgende Kabinet niet te binden.

Hieronder weddetabellen van dienstplichtige militairen.

GRADEN	BRUTO		NETTO	
	1 JAN 70	1 JUL 70	1 JAN 70	1 JUL 70
Soldaat	277	309	174	205
Sdt I	286	323	183	218
Kpl	304	350	200	235
Kpl I	326	370	221	251
Sgt titular	342	393	228	269
Sgt	366	420	247	290
Vaandrig	419	470	389	328
2e Luitenant	561	606	375	406
1e Luitenant	573	628	386	416

De premie van 15 gulden per maand dienst is vervallen.

Er wordt hun een vacantietoelage van 6% van het brutojaarsalaris toegekend alsmede een bedrag van 20 gulden van 17 maanden dienstdienst (dit par maand dienst — deze regeling bestond vroeger reeds).

ONDERZEEBOTEN ZWAARDVISKLASSE

Op de twee Zwaardvisklasse onderzeeboten die in aanbouw zijn, zullen voorzieningen worden getroffen opdat redding van de bemanning op grote diepte mogelijk zal zijn met behulp van een nieuwe Amerikaanse reddingsonderzeeboot DSRV-1 ontwikkeld door Lockheed. Ook op de reeds bestaande schepen van de Potvis en Dolfinklasse wordt de mogelijkheid onderzocht de nodige modificaties aan te brengen.

De DSRV-1 is een torpedovorming vaartuig met een bemanning van 3, het kan op 1500 m diepte opereren en 24 man ineens in veiligheid brengen. Het tuig kan per vliegtuig naar de dichtst bij de plaats van de ramp gelegen haven gebracht worden vanwaar het door een hiervoor speciaal uitgeruste atoomduikboot naar de plaats van de in nood verkerende duikboot wordt gebracht. Het reddingsvaartuig daalt af en koppelt zich door een klokvormige sluis aan de in nood verkerende duikboot, neemt de bemanning aan boord en keert terug naar het moederschip. De ganse operatie zou ongeveer 3 uur in beslag nemen.

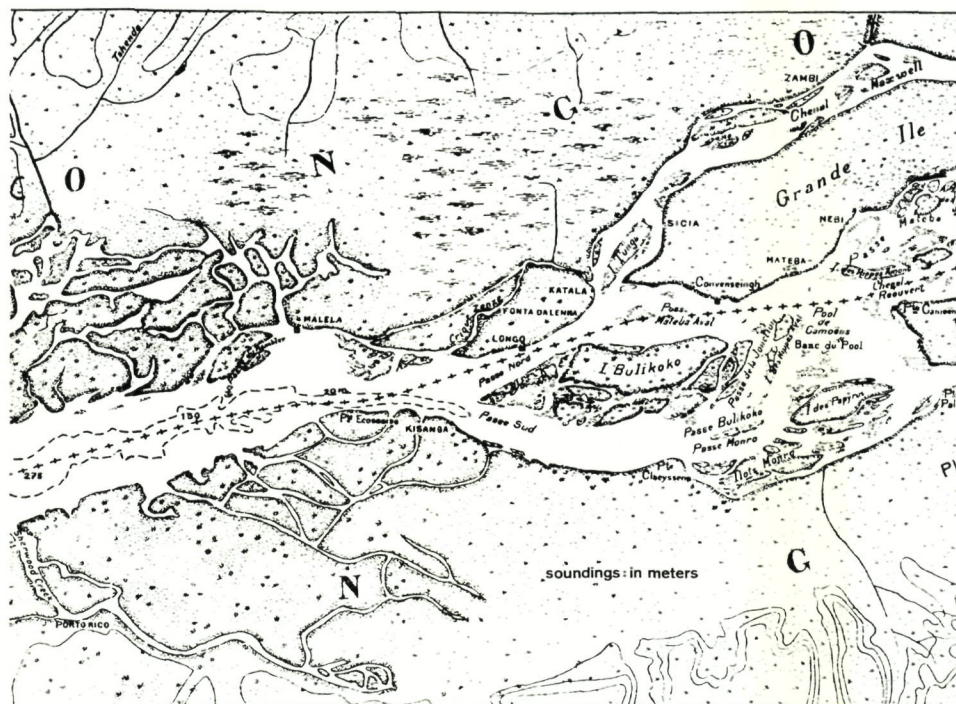


CONGO WATERWAYS

The Estuary (continued) :

The mouth of the Congo River should not be left without saying a word about MOANDA, LA TONDE and VISTA.

For several reasons these seaside resorts have only taken their extension since the 40-45 war. The main reason was the introduction of the yearly fortnight leave which the Lower Congo Europeans of limited means preferred to spend on the Atlantic coast. Especially since the building of the Mangrove Hotel which gave great satisfaction to its many visitors. (The readers will easily understand why the past tense is used.)



This is the 2nd part of the chart of the Congo Estuary, as surveyed in 1933-35 by the «Service des Voies navigables»; as photographed by air in 1929, between Banana and Malela, by the SABENA services, and as from the RAMBLER's chart for the river's Southern side West of Banana's meridian, the Angolese creeks and the Ocean Deep (Fosse maritime profonde). Soundings in metres.

It must be added that Moanda, since a long time, has reaped the approbation of people seeking a sniff of the sea, its calm and rest because if, already in 1904, a sanatorium was put up at Banana for convalescent, the presence of numerous marshes and swamps (some of these having been drained since) and the creeks' proximity gave a very damp atmosphere to which were added mosquitoes galore at night and sandflies during the daytime. For these reasons a more favourable site was sought on the Moanda cliffs.

La Tonde, small sea-side resort at the mouth of the streamlet bearing the same name, offered to families and particularly to children a beautiful sandy beach on the same level as the local hotels.

As to Vista, in the connoisseurs' opinion, it was Congolese Atlantic coast's most agreeable resort, combining a mild climate to a calm and restful existence for retired people.

A last word on Banana recalling that the occupation of this advanced post goes back to 1858. Its existence has reckoned ups and downs as involves the setting up of any first settlement on an unknown river

Its importance which was that of a district's seat, of a regular port of call for Elder Dempster and C.B.M.C. ships and more than a hundred Europeans in 1908, lessened progressively as more and more was known of Congo's great Estuary and, finally, was only a pilot station just before the last war. Since of course, as related previously, this importance has found a recrudescence of activity on account of the setting up of military and naval bases — which already began during the war — (and without forgetting the coastal oil refinery the accounting of which does not belong to the writer's reminiscences...).

Banana's harbour on the 15th of April 1879, showing King LEOPOLD II's International Expedition flotilla under STANLEY's command.

View of the Atlantic Coast towards the North (Moanda) as seen in 1945 from Banana's belvedere.



But let's come back to the main object of this chapter. Taking up again the description of aids to night navigation which have been set up since 1952, an emphasis should be put on the following list of lighthouses, lighted beacons and buoys which certainly made it easier to enter the Congo Estuary by the darkest night :

Starting from the North, we had the new KIPUNDJI lighthouse near Vista. This light had been placed on top of a metal structure and its «eye» was some 130 feet above sea-level, which made it better and more visible than the old Moanda one.

STELLA Bank's black No 2 lighted buoy, about two miles off the «French Point», gave a quick white flash every second and had an 8 mile visibility.

BOULABEMBA, well inside the Estuary and easily found on the chart of the Congo's mouth (please see preceding article) also had a light placed on top of a metal structure of Belgian construction, composed of three screw-piles driven in the soil and which had a height of about 65 feet. This light had a red sector covering the Stella Bank and a green sector covering the San Antonio de Zaïre anchorage near the Angolese left bank. The white sector of course, gave the security lane up to the pilotage boarding area and had a 20 mile visibility.

Coming up from the South, navigators found the MOITA SECA light giving three flashes every ten seconds with a 14 mile visibility and the double occulting PONTA DO PADRAO light.

This short description makes it easy to understand that these night navigation aids combined with modern gyro and radar instruments enabled shipping to pick up pilots without any undue difficulty. On the other hand, the pilot service having been forewarned by wireless of our arrival, the pilotboat should be ready to come alongside and put our pilot on board.

1943 aerial view of BANANA taken by Major Charles DANDOY. Reproduced and kindly lent by the «Musée Royal de l'Afrique Centrale de Tervuren».



PILOTAGE :

Borrowing from the introduction of W. Bartlett-Prince's interesting «Pilot — Take charge» : —

THE BAD OLD TIMES

«Under a 12th Century law, it was enacted that a «Lodeman» (Pilot), if he lost the ship by default, was to be taken to the windlass and there beheaded by the crew, and the crew were not to be answerable to any judge, because the lodeman had committed high treason against his undertaking of pilotage.»

PRESENT TIME

Conrad's definition of a Pilot : — «Trustworthiness personified.»

CONRAD's definition being of course the ideal of all pilots. Concerning CONRAD it should be mentioned that, during the Congolese episode of his life, he has been a pilot stationed at Banana. CONRAD, as everybody knows, was Polish by birth but naturalized British.

The first Banana pilots were put to work by the Dutch House (forerunner of the actual N.A.H.V.) in 1860 and the first buyos were laid in 1887 by Captain Boyer. In 1891, buoying reached MATADI!...

Well known Commodore Pedro de la Rue, born on the 16th of June 1867 in Bruges, served in the Congo as Lieutenant, Captain and Pilot from August 1885 to November 1887. He was the first to pilot ships to BOMA, i.e. the steamers «Vlaanderen», «Lys» and «Brabo». For this outstanding work he was made a knight and later an officer of King Leopold's Order. Owing to illness he had to return home in November 1887. After various commands, he served for some two-score years as captain on the Cockerill Line, accomplishing more than 3.500 voyages from Ostend (and/or Antwerp) to Tilbury. He died during the last war in Britain at a ripe old age.

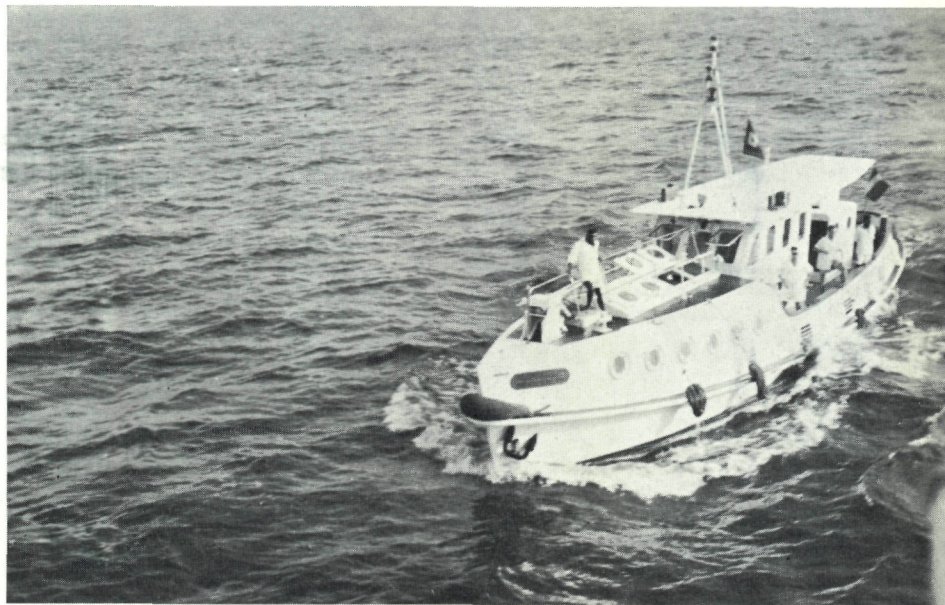
The writer of these lines has had the privilege to serve as an ordinary seaman under his orders on board the s/s «Diamant» in 1921. It seems fitting for an Ostend printed magazine and very gratifying for an ex-Banana pilot to render here a respectful tribute to Commodore P. de la Rue's memory.

To these first Congo river pilots should be added such names as Claeysens (more of whom will be written later), Jessen, Michell, Carlsen, Franc, Fagerström, Jorgensen and Hoppenrath, whose names have been often been quoted by many books dealing with Congo navigation.

Boarding a ship abeam of Banana, the pilot informs himself of all data which will enable him to carry out his job with the maximum of security : fore and aft draughts, eventual list (which proportionally affects the maximum draught), steering condition (how many turns of the wheel from hardover port to hardover starboard and eventual sluggishness), working speed and maximum possible in case of need (the reason of this particular enquiry will be fully explained when the region of the Devil's Cauldron = Chaudron d'Enfer = will be reached in this narrative), the pitch of the screw of screws and, last but not least, the minimum time required to reverse the engine(s) or motor(s). This information is especially interesting in the case of turbine powered vessels and, sometimes, in the case of some motors, because this minimum time can largely exceed habitual norm.

Commodore Pedro de la Rue
photographed by the writer in
1921.





The pilot «Commandant CLAEYSSENS» seen in 1955 in Banana waters.

The berthing of ships being made without the aid of tugs, it can easily be imagined that this last information can be of the utmost importance. Details of this importance will be seen later when the imaginary vessel, on which the reader has embarked at the same time as the pilot, will be ready to come alongside at Boma, Ango-Ango and Matadi.

It is easy to understand that the greatest part of these queries are only made to ships not coming regularly to the Congo Estuary.

Taking up again the most important information, i.e. the draughts and eventual list, it is well known that list materially increases the maximum draught in direct ratio of this list with the vessel's beam.

Then pilot then advises the captain to give his ship the best trim possible, avoiding any difference by the head which would weigh down on the steering. All this will result in the comparison made between the maximum draught obtained in fresh water and the maximum draught allowed by the responsible authorities. Should the draught be greater, the vessel will have to be anchored below the passes, so that by unloading in barges it can be brought to an acceptable draught.

The reader may be somewhat bewildered by the large amount of information required and eventual dispositions to be taken, but the pilot has ample time between his taking charge and the ship's arrival near the RAMBLER's Anchorage some twelve miles of easy navigation upstream in the deep waters of the Ocean Deep (Fosse maritime).

(to be continued)

50 ANS APRES



activité navale belge 14-18

. 5 .

LA CONSTITUTION DE LA FLOTTE DU TANGANYKA

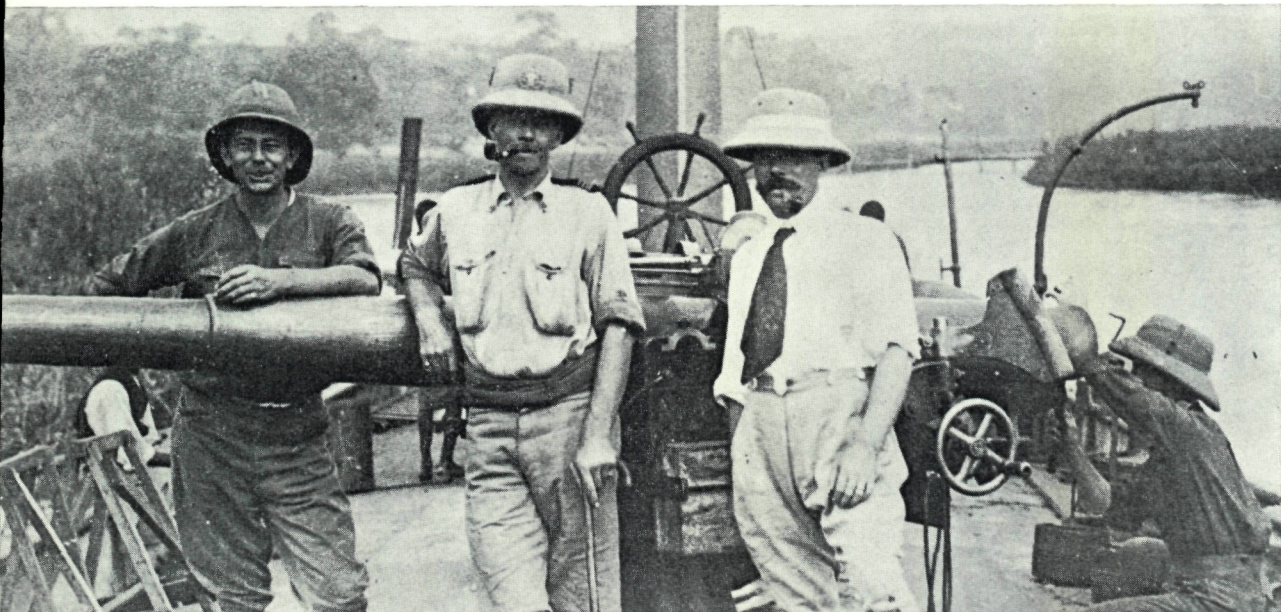
Commençons par rendre à César ce qui lui revient. Une petite erreur typographique commise dans notre article No 3, publié dans le bulletin No 2 de juin 1970, a fait disparaître le paragraphe contenant nos remerciements à l'adresse des personnes qui nous ont fourni la documentation sur la biographie du Commandant G. GOOR. Il s'agit de Monsieur G. BERTRAND, Directeur général de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure et de Monsieur van den Steen Directeur de cette administration. Que l'un et l'autre soient remerciés ici.

Quant aux renseignements sur les navires à bord desquels, le Commandant avait appris son métier, ils proviennent de Monsieur P. SCARCERIAUX. Le lecteur s'en sera rendu compte en lisant la remarque qui clôture l'article.

Dans notre article précédent, nous avons décrit le décor géographique dans lequel vivait le Commandant G. GOOR au moment de l'éclatement du conflit en 1914. Avant de lui recéder la parole, il est bon d'esquisser le décor historique de l'époque. Le Commandant va commencer son récit en nous disant que c'est le 19 août au soir qu'il a appris que la Belgique était entraînée dans un conflit et que c'est le lendemain 20 août qu'il eut la confirmation de l'attaque commise contre notre pays.

Eh bien, ce mercredi 19 août et ce jeudi 20 août 1914 sont pour nous des journées particulièrement tragiques parmi tant d'autres. Le 19 août au soir, Bruxelles est évacuée par les forces armées belges qui s'y trouvent encore. En dehors des forces mobiles de Gendarmerie à cheval, toutes ces forces appartiennent à la Garde Civique, gardes locales armées du fusil Comblain (se chargeant coup par coup) et Corps spéciaux de volontaires armés et entraînés comme l'Armée. Cette évacuation a été décidée avant-hier, le 17, par le Roi et le G.Q.G. en accord avec le Gouvernement. Pourquoi ? Depuis l'occupation de la ville de Liège, le 7 août, et malgré la résistance des forts qui freineront encore pendant plusieurs jours la progression de l'ennemi dans ce secteur, celui-ci est parvenu à franchir la Meuse. Le dimanche 9 août, sur le coup de midi, il occupe Tongres. Ce

j. verleyen



Le 30-9-1915 à l'abri au fond de la Lukuga, le Cdt. Goor est rayonnant. Ses efforts sont enfin couronnés de succès. On vient d'armer le VENGEUR (Delcommune remis en état). De g. a. dr. Goor, Stinghamber, Xhignesse et Dandoy.

jour-là, une fausse alerte fait galoper les gendarmes à cheval de Bruxelles jusqu'à Notre-Dame au Bois et à la gare de Groenendael. La forêt de Soignes est passée au peigne fin par des gendarmes et des Chasseurs Eclaireurs de la Garde Civique car on a signalé un fort parti de cavalerie allemande à Welriekende.

Ce jour-là arrivent aussi à Bruxelles des milliers de réfugiés liégeois fuyant le bombardement de leur ville.

A partir du 10 août, l'ennemi qui se renforce sans cesse (le G.Q.G. estime qu'il dispose actuellement de 500.000 hommes) accentue sa pression sur notre armée de campagne. Des combats journaliers sont livrés par nos troupes dans la Hesbaye d'abord, dans l'est du Brabant ensuite. La plus importante bataille est celle de Halen, le mercredi 12 août, qui dure toute la journée. Ces combats défensifs victorieux retardent l'ennemi mais nous causent de lourdes pertes. Bruxelles voit affluer des convois de blessés. L'Hôpital Militaire est bientôt saturé, les hôpitaux civils le sont ensuite et il faut déployer des ambulances de campagne. Il y en a une notamment au Palais Royal et une autre à la Maison du Peuple.

Le 17, précisément, Aerschot est occupé. On se bat maintenant pour couvrir Louvain où se trouve encore ce jour là le G.Q.G. Craignant d'être coupé de la base d'Anvers et ne voyant pas de secours allié, on prend la décision de retirer toute l'armée de campagne dans le périmètre de la position fortifiée d'Anvers et d'abandonner Bruxelles sans combat. Les troupes françaises opèrent cependant en Belgique depuis le 7 au matin mais dans le sud du Luxembourg et sur la Meuse à Dinant. D'autres troupes françaises prennent position avec les Anglais dans le sud du Hainaut.

La famille royale et les Ministères déménagent le 17 et le 18. Le 18 également la Garde Civique escorte vers Anvers la réserve d'or de la Banque Nationale (où

l'on détruit les planches à billets) et procède à la destruction des pylones de la station de T.S.F. de Laeken. Ce 18 août, Diest est occupée et pour la première fois des troupes françaises interviennent dans le Brabant Wallon et à Gembloux.

Le 19, on se bat encore devant Louvain pour assurer la retraite de l'Armée. Les Chasseurs de la Garde Civique de Bruxelles (Régiment Reine Elisabeth) y perdent cinq hommes. A Bruxelles, le Lieutenant général Clooten, Gouverneur militaire du Brabant fait renforcer les défenses à l'est de la ville car il a l'intention de défendre la ville avec la Garde Civique et les gendarmes. Il obtient même l'accord du Bourgmestre Max mais il ignore les intentions du Gouvernement et reçoit vers 15 heures l'ordre téléphonique du G.Q.G. (installé à Malines) de licencier le «deuxième ban» de la Garde Civique (hommes le 32 à 40 ans), d'expédier leurs armes et munitions à Anvers et de conduire à Anvers tout le reste de la Garde Civique.

Le Général CLOOTEN, soutenu par ses collaborateurs, ne veut pas exécuter l'ordre. Il va à Malines, en auto rapide, pour parlementer au G.Q.G. et recevoir un ordre formel et écrit. On a perdu du temps avec cela et l'évacuation se fait à la hâte grâce aux derniers trains que notre extraordinaire personnel des chemins de fer parvient encore à former. Mais les convois sont insuffisants, on doit entasser les hommes et jeter la plupart des armes du deuxième ban dans le bassin Vergote ou les étangs d'Ixelles. Plus question de gagner Anvers par la ligne directe. Il faut faire un crochet par Alost et Termonde. Les Gendarmes à cheval, l'escadron de cavalerie de la Garde Civique (Marie Henriette), les cyclistes et le charroi partent par la route et vont cantonner à Asse.

Au moment même de cette évacuation, un dernier accrochage se produit à l'est de Bruxelles. L'excellent bataillon des Chasseurs de la Garde Civique de Morlanwelz, renforcé d'un peloton de l'escadron de cavalerie Marie-Henriette, a été chargé de la garde du nœud ferroviaire d'Ottignies. Un poste est attaqué par une reconnaissance de cavalerie allemande incendiant de nombreuses maisons d'Ottignies et fusillant plusieurs habitants. Le bataillon se retranche dans La Hulpe et n'apprendra que le lendemain qu'on a oublié de le faire battre en retraite, et qu'il est cerné de trois côtés. Il parviendra à se replier sur Waterloo d'où grâce au chef de gare qui peut encore former un train, il s'échappera avec armes et bagages.

Le Bourgmestre Max a reçu un message du Général VON BUELOW, commandant le quatrième corps d'armée qui marche sur Bruxelles. Il annonce son intention d'entrer à Bruxelles le lendemain 20 août ; il désire prendre contact avec l'autorité communale et invite les Bruxellois à être sages, sinon gare ! Le bourgmestre fait disparaître les tranchées et obstacles installés par la Garde Civique et fait afficher une proclamation annonçant aux Bruxellois l'arrivée de l'ennemi. Il recommande la plus grande passivité tout en évitant d'aider l'ennemi.

Et la nuit tombe dans cette atmosphère tragique. Les trains bondés avancent péniblement. La gare de Denderleeuw est embouteillée. On devra y abandonner 149 wagons. Les corps de Garde Civique de l'agglomération bruxelloise arrivent à se rassembler dans le nord de la Flandre Orientale. Par contre, les trains qui transportent les deux régiments de la garde ordinaire de Bruxelles-ville sont envoyés sur Bruges. Les hommes qui ont passé une mauvaise nuit dans des conditions pénibles et qui ont eu le temps d'être démoralisés débarquent donc le jeudi matin à Bruges pour apprendre une chose, c'est que c'est le vingt août.

Le 20 août en effet, Bruxelles est occupé sans coup férir par un détachement de cavalerie aux ordres du Général von JALOWSKI auquel le Bourgmestre Max refusera de serrer la main. L'implantation des divers services allemands à Bruxelles a été minu-

tiellement préparée et les fournitures à faire par la ville sont énormes. Mais on apprend la nouvelle de la retraite de l'Armée sur Anvers et de l'abandon du pays non encore occupé mais non protégé par des troupes belges ou alliées. Il s'agit en ordre principal des deux Flandres et de la partie du Hainaut voisine de la Dendre. La position fortifiée de Namur ne sera attaquée que dans quelques jours. Les Allemands sont à Huy depuis le 14. L'Entre-Sambre-et-Meuse est plus ou moins protégé par des troupes françaises qui occupent en outre avec les Anglais une ligne allant à peu près de Tournai à Mons et à Charleroi. Cette ligne ne tiendra du reste pas longtemps puisque déjà le 24, Tournai sera occupé. Dans le Nord du Limbourg et la Campine, nous avons encore quelques troupes (au camp de Beverlo notamment).

Mais dans les deux Flandres et à l'ouest du Hainaut, c'est la panique. Tout le monde s'attend à voir arriver l'ennemi d'un instant à l'autre. Dans toutes les villes flamandes, les gardes civiques locales sont désarmées. Il en va de même pour la police communale et les douaniers là où il y en a. Les gendarmes du Hainaut, du Brabant et de la Flandre Orientale reçoivent ordre de se regrouper à Anvers. Les gendarmes de la Flandre Occidentale reçoivent ordre de gagner Ostende. Dans les campagnes flamandes, le départ des gendarmes est le signal d'un véritable exode des hommes valides et des grands garçons vers la France où ces petits agriculteurs ont coutume d'aller travailler comme saisonniers. Des dizaines de milliers d'entre eux partent à pied, en sabots et pantalon de velours, le bissac à l'épaule contenant un peu de linge et leur provision de pain, de saindoux et de lard. Dans quelques mois, ces jeunes et moins jeunes seront appelés dans les camps d'instruction de l'armée belge. Et c'est en grande partie grâce à eux que l'Armée Belge opère ce miracle qui étonne tout le monde. Alors que pratiquement tout le pays est envahi, notre armée réduite à 70.000 hommes après les batailles de l'Yser, en compte déjà 103.000 en février 1915 et ce chiffre ira croissant jusqu'au delà de 160.000. Cette médaille aura son revers (dont on parle encore). L'effectif en hommes de troupes atteindra près de quatre-vingts pour cent de flamands et le cadre est presque exclusivement francophone. Certaines frictions se produiront et ce sera la naissance du «Frontpartij».

Ajoutons à ce tableau que les caisses publiques (agents du trésor, chemins de fer, postes, télégraphes et téléphones, contributions, enregistrement, douanes et accises, communes) disparaissent pour éviter la réquisition pratiquée systématiquement par l'ennemi dès sont entrée en Belgique, que des approvisionnements sont brûlés, que des autorités communales quittent leur poste et nous aurons un aperçu de la situation.

Heureusement, le 22, au G.Q.G. à Anvers, on a repris ses esprits. On respire, l'Armée est en lieu sûr dans l'enceinte fortifiée. On pense alors à tout le territoire sans protection et dont on aura tant besoin, à nos ports d'Ostende et de Zeebrugge où les Anglais débarquent et d'où doit venir le ravitaillement, aux voies ferrées qui mènent de la côte à Anvers, à la retraite possible d'Anvers. Le 22, est constitué le commandement confié au Général CLOOTEN dont j'ai parlé. Il doit, avec les Gardes Civiques de la région de Bruxelles, les gardes reconstituées des villes flamandes, les gendarmeries remises en place et quelques troupes de l'Armée (Volontaires pour la plupart) réoccuper solidement les deux Flandres et faire la chasse à toute incursion ennemie. Au prix de patrouilles et de combats incessants, le groupement s'acquittera à merveille de sa mission et tiendra le pays pendant 52 jours c'est-à-dire jusqu'à la retraite complète de l'Armée sur l'Yser (13 octobre). Il était temps d'agir. Le 25, Ostende est menacée par un raid de cavalerie allemande. Cent gendarmes les repousseront au pont de Snaeskerke sur le canal de Plassendaele et perdront huit hommes dans cette affaire. Or, c'est à Ostende que s'installe la Base Maritime (ou Navale) de l'Armée. Lors de l'évacuation de notre côte, le 13 octobre, cette base fera mouvement sur Calais et c'est elle qui enfantera en 1917 le Dépôt des Equipages de Gravelines jour lequel nous sommes partis en campagne.

SUR LES LACS CONGOLAIS

Voilà donc la situation de notre pays au moment où le Commandant G. GOOR va se mettre à sa disposition pour le servir dans la guerre en tant que marin. Il ne saura donc pas recevoir une grande aide de la mère-patrie. Reprenons la conversation avec lui.

«Un soir de l'hiver austral de 1914, exactement le 19 août, nous rentrions, mon brave pêcheur blankenbergois Van Hyfte et moi, assez éreintés d'un randonnée sur le lac Moëro qui s'était prolongée un peu plus que d'habitude. Il était près de 22 heures et une rumeur inusitée (ce n'était pas le tam-tam), paraissait s'élever du côté de Kiwelewele, la «banlieue» arabisée du vieux poste de Pweto en contrebas duquel nous avions provisoirement établi le campement de la mission de pêche industrialisée de l'Œuvre Royale «Ibis».

Nous ne fûmes pas longs à en connaître la cause : un coureur parti de Lukonzolwa, porteur d'une «moukande» du Capitaine Halleux, venait aux renseignements au sujet de l'état de guerre qui, suivant la rumeur indigène, aurait existé en Europe depuis une quinzaine. Quant au coureur lui-même, mieux informé, il déclarait avec conviction que les Inglisi (Britanniques) faisaient à ce moment même, en Europe, la guerre aux Boula-Mataris (Belges).

J'avais passé le week-end précédent à chasser le buffle en Rhodésie, sur la rive opposée du lac, en compagnie du «native commisionner» britannique Hilliard, commandant le fort de Chienge à quelques 35 kilomètres de nous ; il n'avait été question de rien de semblable.

Très incrédule d'abord, je me décidais cependant à faire dès le lendemain, avant l'aube, route sur Chienge ; mais les communications par voie de terre étaient rigoureusement interdites entre les deux postes, la Lukinda, frontière naturelle entre la Rhodésie et le Katanga étant dangereusement infestée de mouches palpalis véhiculaires redoutables de la maladie du sommeil ; je pris à bord de la petite pétrolette de la mission la route du lac.

J'avais pris la précaution un peu puérile de me munir d'un bout de toile blanche mais nos trois couleurs au petit mât de pavillon suffisaient seules car je ne tardai pas, après avoir couvert les 35 kilomètres qui me séparaient de la rive Rhodésienne, à apercevoir mon ami descendre à ma rencontre la route du poste vers la rive, suivi de quelques «native police» et d'une foule d'indigènes.



La rade de la Kalemie, le jour de Noël 1915. De g. à dr. étrave du Mosselbak, vue de derrière de la Netta, vue de profil des H.M.S. Mimi et T.O.U., à l'avant-plan, la Vedette. Le môle en construction dépasse à peine l'eau et peut tout juste porter la voie ferrée qui a servi à la mise à l'eau des vedettes anglaises. Le berceau qui a servi à la mise à l'eau est encore visible.

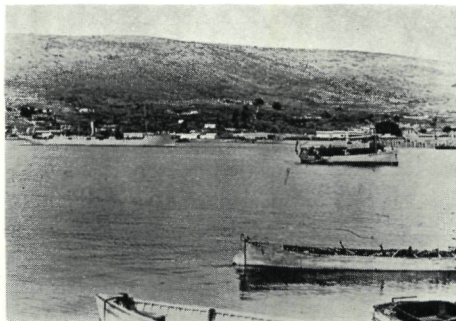


Photo trouvée sur un marin allemand fait prisonnier. Dans la rade bien abritée de la baie de Kigoma, on voit nos deux adversaires de 1914 et début 1915, le von Goltzen et le Hedwig von Wissmann.

«Thank God we are allied» me dit de suite Hilliard lorsqu'après lui avoir serré la dextre, je lui eus dit en quelques mots ce qui m'amenait à Chiengé.

Et, arrivé au haut de la montée, dans le bungalow confortable et coquet qu'habitait le native commissionner, je lus avec une émotion poignante les premiers communiqués qui, venus d'Abercon, confirmaient la tragique nouvelle : on se battait en Europe et la Belgique avait été envahie par l'Est.

Des semaines passèrent apportant les nouvelles de plus en plus attristantes au poste qui avait vu bientôt affluer du Sud les premiers détachements de troupes acheminés vers la frontière rhodésienne. Les allemands avaient en effet attaqué dès les premiers jours de septembre le poste d'Abercon.

PREMIERS COMBATS

J'avais offert mes services dès le passage à Pweto du chef d'Etat-Major de la Force Publique, le major Olsen, et j'avais reçu de cet officier supérieur la mission d'armer le vapeur «Emile Wangermée» en prévision de la possibilité d'une poussée de l'ennemi jusqu'aux rives du lac Moëro.

Faute de matériel approprié, j'avais armé cette unité d'un canon Nordenfelt de 4c7. Il s'agissait d'une pièce de campagne sur roues que j'avais solidement arrimée sur la plage avant de l'«Emile Wangermée». Comme la pièce ne pouvait pivoter comme une pièce de marine ou une pièce de caponnière, c'est le bateau tout entier qui devait être orienté dans le sens de l'objectif. J'ai procédé à des essais sur cibles flottantes et obtenu de bons résultats.

Le vapeur «Emile Wangermée» doit donc figurer sur la liste des unités de guerre belges puisqu'il fut armé sous pavillon belge et utilisé par l'autorité militaire.

Mais il était apparu bientôt que les velléités d'invasion de nos provinces minières par la Rhodésie du Nord, peut-être caressées un moment, devaient céder le pas à d'autres soucis. Sur le lac Tanganyka, frontière naturelle de 700 kilomètres de longueur, l'ennemi montrait bientôt une activité fébrile et, réalisant l'importance de la maîtrise à exercer sur cette mer intérieure, s'attachait à détruire les bâtiments britanniques de l'African Lakes Corporation pour s'attaquer ensuite à la seule unité que possédât à ce moment la Colonie, le vieux vapeur courrier belge «Alexandre Delcommune».

Dès le 22 août 1914, l'«Hedwig von Wissman», qui n'était à ce moment armé que de 4 canons-revolvers de 3c7 donnait la chasse à notre vapeur dépourvu de tout armement, de Mpala sur la rive belge à l'embouchure de la Lukuga ; le «Delcommune» s'y réfugiait sous la protection des Nordenfelt de 4c7 de la position de la Lukuga mais y révélait des avaries de coque et de chaudière qui le mettaient une première fois hors de service.

Conduit à M'Toa au nord de la Lukuga pour être réparé, il y fut attaqué par les marins allemands à 3 reprises successives, dans les nuits du 8 au 9 octobre et le matin du 23 octobre ; débarquant la première fois un détachement pour jeter une bombe à bord, ils s'aperçurent lorsqu'ils revinrent la seconde fois que malgré l'importance des explosifs employés le dommage était réparable. Le 23 octobre ce fut en force qu'ils revinrent à la charge dès le grand matin ; cette fois deux pièces de marine de 8c8 eurent raison de l'héroïque résistance de la garnison de M'Toa et de ses plus faibles pièces d'artillerie de campagne de 7c5. Le «Delcommune» transformé en écu-moire (nous comptâmes plus tard 63 trous dans cette coque et dans les rouffles d'un bateau de 27 m. de long) paraissait définitivement perdu pour nous.

Le Colonel MULLER décrit cette attaque dans son ouvrage. Il précise que toute la flotille allemande y prit part, soit : le von Wissman, le von Gotzen, 2 remorqueurs et 3 canots automobiles munis de mitrailleuses. Il signale la défense héroïque du poste de M'Toa et la belle conduite de l'ingénieur DUHAUT qui observait le tir de notre artillerie et avait refusé de se mettre à l'abri. Il eut la jambe gauche emportée par un obus. A l'hôpital du Km. 261 où il avait été emporté la nuit suivante, il refusa de se laisser endormir pendant l'amputation.

Et lorsqu'un peu plus tard, le «Cecil Rhodes» de l'African Lakes Corporation eut été détruit à son tour par le feu, les allemands disposaient d'une maîtrise absolue sur environ 700 kilomètres de frontières ce qui ne compliquait pas peu la tâche des maigres effectifs belges auxquels incombait la défense de toute la longueur de la côte ouest du lac.

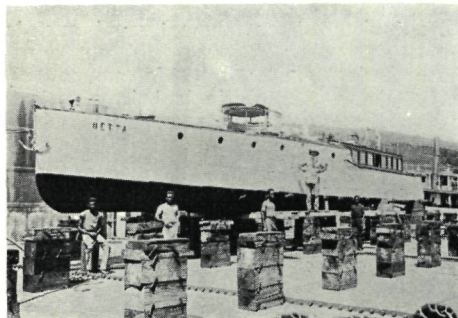
Le Livre anglais «The Phantom Flotilla» précise même que les Allemands prirent soin de détruire, outre le «Cecil Rhodes» la vénérable épave d'un vieux bateau le «Good News». Ce bateau était le premier steamer qui avait navigué sur le lac. Il avait été lancé en 1886 par la London Missionary Society. Society. Ainsi, il n'y avait vraiment plus rien sur le lac.

LE MARIN NE DESARME PAS

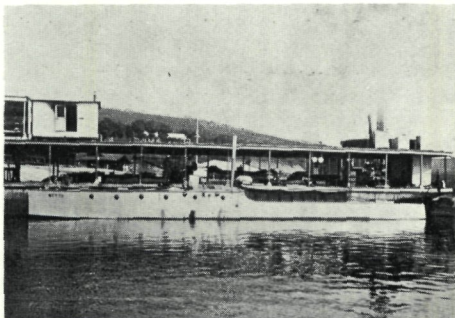
J'avais au début de décembre obtenu l'ordre de me rendre par les voies les plus rapides vers la Lukuga pour prendre le commandement du «Delcommune» en réparation. La saison des pluies battait son plein, la route était longue, boueuse et coupée de marais et bien qu'ayant brûlé les étapes, j'arrivai au Tanganyka, après la seconde série des dommages subis par les seul espoir flottant des alliés dans l'Est africain.

Cependant le vieux mécanicien Wall, marin suédois magnifique, auquel ses trente années d'Afrique avaient surtout appris à rester jeune de muscles et de cœur et à ne douter de rien, s'était déjà mis en quête de tôles et de cornières et, avec un optimisme inébranlé par les bombardements successifs des pièces d'artillerie de marine allemandes, se demandait comment il allait réparer les effets désastreux de leur ouvrage peu brillant.

Mais cela pouvait durer longtemps et je ne manquai pas dès mon arrivée au Lac de demander au commandant du Groupe. Il, le major MULLER, d'obtenir d'urgence l'expédition vers le lac d'un glisseur rapide le «Netta» qui faisait à ce moment des essais de transports accélérés, entre Léo et Stanleyville, et surtout du «Prince Léopold» de Boma, petit vapeur de 17 mètres que je connaissais comme excellent bâtiment de mer ; le canon de 5c7 de caponnière sur chandelier de l'«Hirondelle» pour le «Prince Léopold» et 2 mitrailleuses Colt pour le «Netta» devaient dans le début servir d'armement. Pour le reste, on verrait plus tard.



La NETTA, à sec avant son départ de Léo. L'européen est l'agent technique Duplan, citoyen français, volontaire de guerre dans la Force Publique du Congo.



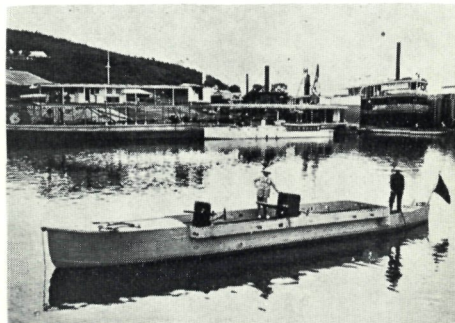
La NETTA, avant son départ de Léo. Elle est encore en parure du temps de paix. Cette unité subira de profondes transformations après son arrivée au lac.

L'on estimait malheureusement au Gouvernement Général de l'époque que dans la situation créée par la destruction du «Delcommune» et du «Rhodes», il était devenu irraisonnable de songer à reprendre aux allemands la maîtrise du lac ; que des décisions interviendraient sur les fronts Européens avant que nous, belges, même avec le secours de marins anglais, nous pussions songer à disputer à nos ennemis cette maîtrise. Une fois de plus la Belgique devait rester fidèle à son indifférence historique à l'égard des choses de l'eau. L'opinion du Gouvernement pouvait se défendre peut-être : la route est longue de Boma à la Lukga ; les transbordements sont nombreux ; le transport de pièces de ce poids par rail présentait des difficultés indiscutables (on en fit cependant bien d'autres plus tard) ; enfin l'idée d'une guerre de courte durée était encore courante en 1915. Mais il est certain que les hésitations de l'heure coûtèrent fort cher aux Européens de l'Est Africain et à leurs auxiliaires plus tard, lorsqu'il s'agissait d'avancer. Il est vrai que ceci est une autre histoire.

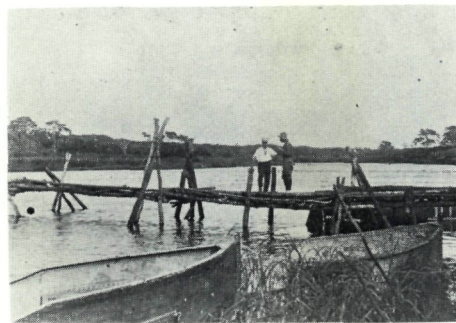
Les insistances répétées, et peut être la fine diplomatie, de notre énergique commandant en chef, qui ne partageait pas du tout les vues du Gouvernement Général, le Général Tombeur, devaient cependant finir par avoir raison de cette indifférence à l'égard d'opérations à mener sur le lac et pendant que Wall travaillait sans relâche à récupérer l'«Alexandre Delcommune» que nous avions un jour, malgré une surveillance constante de nos rives par les patrouilleurs ennemis, ramené vers le sud et réussi à faire descendre en aval des seuils rocheux dans la Lukuga à quelques 1.500 mètres à l'intérieur des terres, des embarcations de fortune se mettaient à nous arriver au lac.

Ce furent d'abord les deux petits remorqueurs «Tschakalas» de la Compagnie des grands Lacs. Venant de Kabalo, ils arrivèrent au terminus du rail le 24 novembre 1914. Ils furent trainés à grande peine à bras d'hommes jusqu'au lac et le 27 décembre, l'un d'eux fit une première reconnaissance d'une heure sur le lac. Tout ceci d'après le Colonel MULLER.

Ah oui, ces Tschakalas ! C'étaient vraiment une chaudière avec une coque autour. Rien n'était ponté. A l'avant, on avait solidement fixé un mortier de 88. Ces unités étaient inutilisables pour un combat sur le lac. Aussi, j'ai aussitôt fait retirer les mortiers qui nuisaient aux qualités nautiques de ces bateaux qui ne convenaient que comme remorqueurs. Ils nous ont du reste rendu de grands services en cette qualité notamment pour descendre le «Delcommune» dans la Lukuga et plus tard pour l'en retirer.



Dans son No 4 de 1965, NEPTUNUS publiait en caractères gras la phrase suivante : «Neptunus cherche en vain une photo de ce fameux Mosselbak !». Cette lacune est comblée. Ce que Neptunus cherche, Neptunus le trouve. Voici donc le MOSSELBAK lors de ses essais devant les ateliers de la Marine à Léo. Au fond, la Netta. La pièce avant dut être enlevée dès le premier essai de tir au lac, le chandelier s'étant brisé. Cette pièce provenait du S./W. LUXEMBOURG. La pièce arrière de 57 provient du yacht armé HIRONDELLE. Le Mosselbak porte encore des créneaux et le bouclier de pièce que le Cdt GOOR fit enlever. Il fit aussi ponter l'embarcation sur les 2/3 de sa longueur.



La Lukuga, déversoir du lac, qui servit d'abri à nos unités jusqu'à la mise en service du môle en construction (23/XII/1915). C'est là que le Delcommune fut réparé à l'abri de l'ennemi.



MAQUETTISME



MODELBOUW



Les pièces 12, 13, 14, que nous avons laissées en suspens, se trouvent sur les planches, 11-12, 11-13, 11-14.

Pour nous remettre à l'œuvre, voyons les pièces les plus simples à construire (planche 11-14).

1° Le bloc aérateur qui se trouve à l'arrière du château. Ce bloc est composé de trois pièces principales A, B, C, qui sont collées l'une sur l'autre, ce qui lui donne son relief principal. Les autres pièces (D) sont découpées dans de l'aluminium de 4-10, et collées à la «Rectavit». Les deux

De stukken 12, 13 14 waarvan gezegd werd in Neptunus 3/70 dat ze later zouden behandeld worden vinden we nu terug op de platen 11-12, 11-13 en 11-14. Laten we om te beginnen de gemakkelijkste stukken beschouwen (plaat 11-14).

1) Het verluchttingsdeel dat zich op de achterkant van het kasteel bevindt. Dit deel bestaat uit drie hoofdstukken A, B, C, welke op elkaar gelijmd worden. De andere stukken (D) worden uit aluminium van 4-10 gesneden en gelijmd met «Rectavit». De twee stukken (E) worden ge-

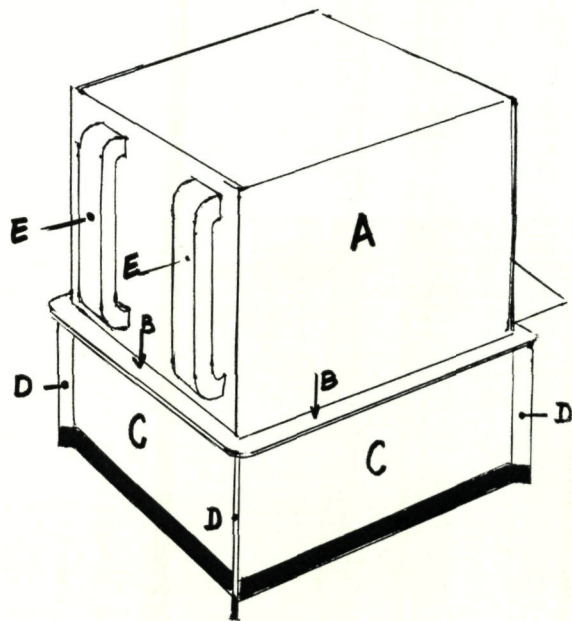


FIGURE n° 1

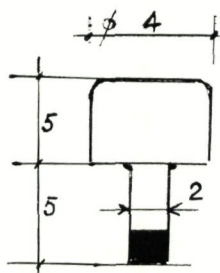


FIGURE n° 2

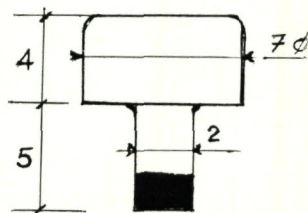


FIGURE n° 3

pièces (E) sont façonnées dans du plomb de 2 mm. Ne pas oublier à la base du bloc aérateur la bande noire (F). Les prises d'air qui entourent le bloc aérateur ont les dimensions suivantes (voir fig. 2 et 3). Pour la construction de ces pièces voir les articles précédents.

2° La cheminée (planche 3-15) est l'ornement principal de notre bateau. Nous devons

maakt bij middel van lood (2 mm). De zwarte rand niet vergeten aan de basis van het verluchttingsdeel (F). De luchtgaten die zich rond het verluchttingsdeel bevinden zijn van de hiernavolgende afmetingen (zie plaat 2 en 3). Voor de bouw van deze stukken verwijs ik naar de vorige artikels.

2) De schouw (plaat 3-1 5) is het biezon-

lui apporter beaucoup de soin et principalement à l'angle d'inclinaison. La matière de base est un morceau de bois dur (peuplier ou sapin, au choix), qui sera façonné à la lime, afin d'obtenir la forme dessinée sur la planche 15. Sur ce morceau de bois, nous collerons une feuille de plomb très fine comme nous l'avons déjà fait pour d'autres pièces...

La partie supérieure est très délicate à confectionner :

— Elle peut être sculptée dans du bois dur (fig. 4) ou

— Faire la pièce telle que l'indique le plan. Je crois à mon humble avis que la sculpture est le meilleure procédé.

Ces deux pièces seront assemblées par collage.

Une fois de plus vous aurez intérêt à monter votre cheminée sur chantier, et ensuite à la peindre, avant de coller tous les accessoires qui la compléterons ; vous ne la fixerez sur le pont, qu'une fois entièrement terminée. Vient ensuite le haubanage, (il y a trois haubans de chaque bord) dont voici à la fig. 5, le détail d'amarrage au pont.

derste ornament van ons schip. We moeten er veel zorg aan besteden en voornamelijk aan de inclinatie hoek. Het hoofdbestanddeel bestaat uit een stuk hard hout (populier of den, naar keuze) waaraan de vorm gegeven wordt bij middel van een vijl (zie plaat 15). Op dit houtstuk dient er een dun loodblad gelijmd te worden, zoals we het reeds eerder gedaan hebben voor andere stukken. Het bovenste gedeelte eist veel kundigheid.

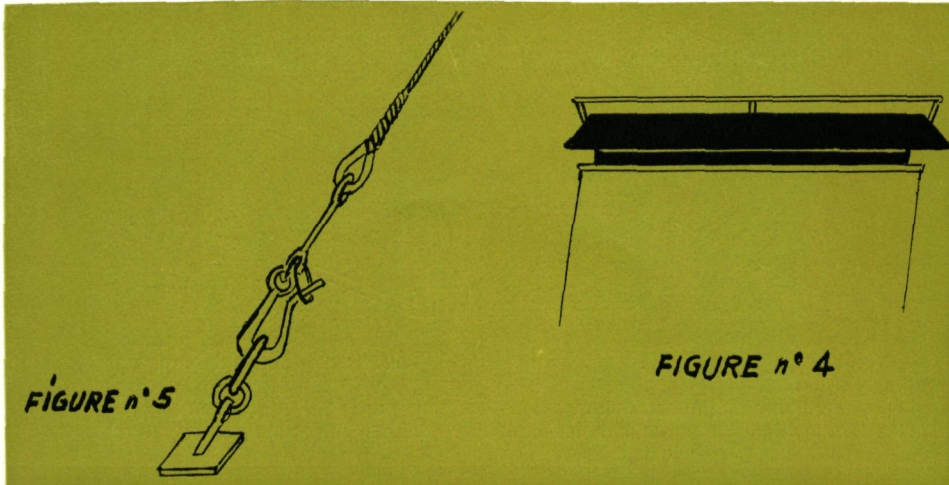
— Het kan uit hard hout gesneden worden (plaat 4) of

— Het stuk vervaardigen zoals opgegeven door het plan.

Volgens mij is het uitsnijden te verkiezen.

Deze twee stukken worden met lijm bijeengebracht.

Eens te meer zult U er voordeel bij hebben uw schouw apart te bouwen en te schilderen vooraleer ze van alle bijhorigheden te voorzien om ze uiteindelijk op het dek te plaatsen eens volledig af. Dan komt het stagwerk (er zijn drie stagen aan ieder boord) waarvan de manier van



Il y a 3 embarcations sur ce navire, un canot à moteur, une baleinière et un dinghy. Ces trois embarcations sont construites à clins. Nous allons donc voir, la ou les façons de les construire.

Nous pouvons par exemple, présenter les embarcations bâchées, ce qui simplifie la besogne, ou bien les construire pièces par pièces, ce qui est plus difficile. Mais

vastmaken aan dek door plaat 5 weergegeven wordt.

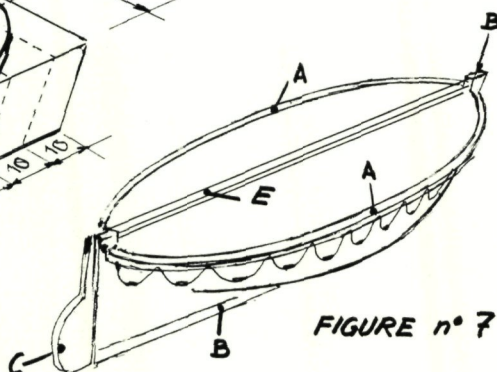
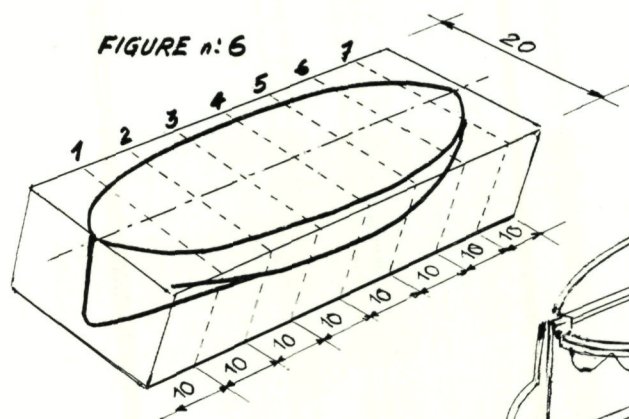
Er bevinden zich drie boten aan boord van ons schip, een motorboot, een walvis-sloop en een dinghy. Leze drie boten worden overnaads gebouwd.

We zullen nu de bouw ervan bespreken. We kunnen de boten voorstellen voorzien van zeildoek, hetgeen de bouw nood-

d'abord, venons-en au premier système, c'est à dire le plus simple. Dans un bloc de bois tendre, découpez le modèle de l'embarcation, (fig. 6). Vous aurez au préalable marqué votre bloc de bois, aux dimensions de la fig. 6. Ensuite vous lui donnez sa forme, exactement comme pour la coque du bateau. Pour parfaire votre embarcation, nous devons tout d'abord, ajouter une fausse quille (B), le gouvernail (C) (fig. 7).

Pour imiter les clins, nous découperons des bandes de bristol de 1mm5, que nous collerons sur la fausse coque (fig. 8). La lisse (A) vient se placer en dernier lieu (fig. 7 et 8). Une petite latte de bois (E) de section carrée est collée sur les deux bouts de l'embarcation (fig. 7), cette latte vous permettra la pose de la coiffe (c'est ainsi que s'appellent les bâches des canots), qui sera façonnée dans un papier

zakelijker wijze vereenvoudigt, ofwel ze stuk voor stuk op te bouwen, hetgeen de taak bemoeilijkt. Laten we beginnen met de eerste methode. Uit een stuk zacht hout het model van de boot uitsnijden (plaat 6). Eerst zult U het houtstuk gemerkt hebben met de afmetingen weergegeven door plaat 6. Nadien geeft U er vorm aan, op dezelfde wijze zoals U het gedaan hebt voor de romp. Om de boot af te werken moet men er een valse kiel (13) bijvoegen en het roer (C) plaat 7. Om het klinkwerk na te bootsen zullen we bristol repen van 1,5 mm uitsnijden die nadien op de valse romp gelijmd worden (plaat 8). De boord (A) wordt het laatst geplaatst (platen 7 en 8). Een kleine houtlat (E) van rechthoekige doorsnede wordt op beide uiteinden van de boot gelijmd (plaat 7). Deze lat zal U het plaatzen van het zeildoek mogelijk maken. Dit

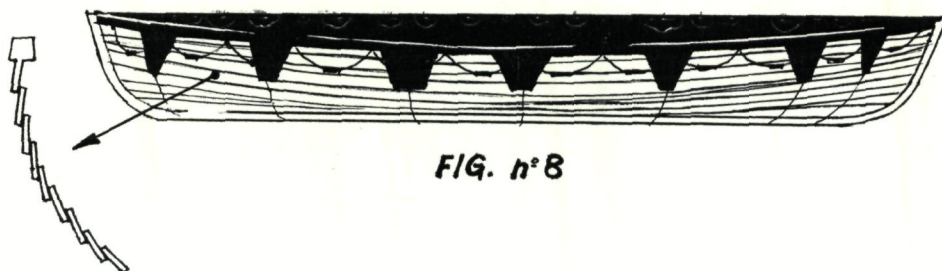


de soie noir, et qui aura la forme du dessin de la fig. 9.

Les supports d'embarcations (daviers) sont tous les trois identiques dans leur con-

zeildoek dient gemaakt van zwart zijden papier, waaraan men de vorm zal geven zoals aangeduid door plaat 9.

De davits zijn alle identiek, de ijzers zijn



struction; leurs profilés ont la forme X de la fig. 10, et sont constitués par des pièces collées entre elles.

LE FIN DU FIN

Une embarcation construite comme je viens de vous le décrire, mérite la mention bien, mais il y a une mention très bien.

Pour cela, on doit se rapprocher plus près de la vérité et la construire de toutes pièces, avec tout son aménagement intérieur. Je vais dans les lignes qui suivent vous expliquer ma façon de procéder.

Je découpe la même embarcation que la fig. 6 mais plus maigre de 2 mm. dans toutes ses dimensions, à l'exception de la partie supérieure, qui sera au contraire rehaussée d'1 cm (fig. 11). Cette embarcation nous servira de gabarit.

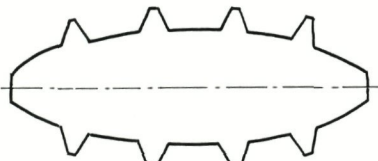


FIGURE n° 9



FIGURE n° 10

J'enduis ensuite toute la surface de cette coque, à l'exception du cm de surplus, de paraffine ou de bougie. Dans du placage de 5-10 d'épaisseur, je découpe des bandes de 6-10 de largeur, que je cintre autour de la coque pour former les membrures que l'on attachera sur l'excédent du cm de la coque, avec de la colle à prise rapide, ou des épingles très fines.

La carlingue sera mise en forme sur toutes les membrures.

Il nous reste maintenant la mise en place des bordés à clins. Ces clins seront pris dans le placage de 5-10. Si nous avons enduit notre coque de paraffine, c'est pour éviter que nos bois collent sur le gabarit. Dès que le bordé sera terminé, il suffira de couper le bout des membrures, et les extrémités de carlingue, pour pouvoir dégager l'embarcation.

Voilà du travail bien fait, suivant les règles de l'art.

Reste maintenant à garnir l'intérieur de l'embarcation, en s'inspirant des photos reçues ou des documents que vous posséderiez.

van X vorm, zoals vertoond door plaat 10 en zijn vervaardigd bij middel van aangeliijmde stukken.

HET NEUSJE VAN DE ZALM

Een boot die gemaakt wordt op deze wijze verdient de melding «goed». We mogen nochtans niet vergeten dat er ook nog een melding «zeer goed» bestaat. Om deze te verdienen dient men de werkelijkheid dichter te benaderen en de boot volledig te construeren zoals het in de werkelijkheid gebeurt, de inboedel inbegrepen. Hierna leg ik U uit hoe gedaan. Het uitsnijden gebeurt op dezelfde wijze zoals weergegeven door plaat 6 doch overal 2 mm dunner, uitgenomen voor wat het bovenste stuk betreft, dat 1 cm langer dient te zijn (plaat 11). Deze boot zal ons als mal dienen.

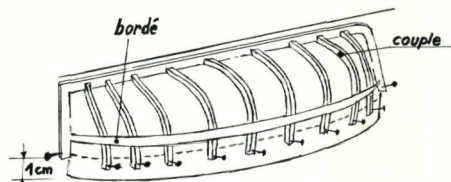


FIGURE n° 11

Eens zover, wordt de oppervlakte van deze romp volledig met paraffine of kaars ingesmeerd. Uit triplex van 5-10 dikte worden er repen van 6-10 breedte gesneden welke aan de romp aangebracht worden om de spanten uit te maken welke vastgehecht worden aan het cm overschot van de romp bij middel van snel drogende lijm of zeer fijne spelden.

De boot zal vorm nemen op de spanten. Er blijft ons nu nog de klinkboorden te plaatsen, deze klinkboorden zullen uit 5-10 triplex gesneden worden. Indien we onze romp met paraffine ingewreven hebben is dit uitsluitend om te vermijden dat ons hout zou kleven aan de mal.

Eens de boord afgewerkt, dient men alleen nog de toppen van de spanten af te snijden alsmede de uiteinden van het zaadhout om de boot vrij te maken.

Ziedaar goed gedaan werk, volgens de regels van de kunst. Er blijft ons nu nog de binnenkant van de boot te bekleden, hiervoor kunnen we nuttig foto's en documenten waarover we eventueel beschikken van dichterbij bekijken.



répertoire biographique

Pieter Pietersen
AR 566

Capitaine corsaire de Nieuport, il commande en 1674 le seneau „La Fortune”.

François de Puydt
AR 566

Capitaine corsaire d'Ostende, il commande en 1674, le seneau „le St-François” de 40 Tx. et 5 c., puis la barquelongue „Het Groene Velt”.

Jacob Palyncke
AR 566

Capitaine corsaire d'Ostende en 1674, il commande le seneau „La Fortune”, 28 Tx.

Paschier Peene
aussi **Peere, Peire**
alias **Roelinck**
(G) AR 566

Capitaine corsaire d'Ostende, il ne fit, de 1689 à 1693, pas moins de 13 prises, et commanda en :
1674-1675, le „St-Jacques”, frégate de 40 Tx., 8 c.
1676, le „St-Anna”, seneau, 20 Tx., 6 c.
1678, le „Den Grooten Sampsoen”, barque groenlandaise.
1678, le „Ste Cornelia”, diepois, 1 c.
1678, le „Carolus Secundus”, seneau, 50 Tx.
et le „St-Catherine”, seneau, 28 Tx.

Jacob van Preijwenbrouck
AR 566

Capitaine corsaire d'Ostende. Commande en 1676 le „De Hope”, barquelongue de 30 Tx. et en 1684 le „St-Pieter”, seneau.

Jan Peele
AR 566

Capitaine corsaire d'Ostende. Commande en 1676, le „St-Anna”.

Charles Pieters
(G) AR 655-566

Capitaine corsaire d'Ostende, il navigue souvent en course avec Thomas Gournay et fait de 1689 à 1693, 15 prises. Commande en
1689, le „Duc de Saxe”, 5 c.
1692, le „Duc de Bavière”, frégate
1693, le „Postillon”, seneau, 12 c.
le „St-Anna de liefde”
1678, le „St-Barbara”
le „De Liefde”, diepois, 16 Tx., 1 c.
1689, le „Den Roelant”
le „Prince électeur de Saxe”, barquelongue
1691, le „Lam van Gracie”
le „St-Baptiste”, frégate, 20 Tx., 10 c.
la „Marie Madeleine”, frégate, 60 Tx., 8 c.
1691, le „Prince électeur de Bavière”.

Philippe Pieters
AR 566

Capitaine corsaire d'Ostende. Commande en 1690 la barquelongue „De Vliegende Arent”.

Jean Pouppe
AR 569

Capitaine corsaire d'Ostende, il commande en 1704, au commerce et en course, la frégate „Den gekroonde Palm-tack”, 100 Tx., 16 c.

Charles Ploucket
(G) AR

Capitaine corsaire d'Ostende, il fait de 1708 à 1713, neuf prises.

Commande en
1708, le „St-François", chaloupe de guerre.
1709, le „St-Catherine", barquelongue.
1710, la „Surprise", barquelongue.
1712, le „Witte Duyve", seneau ou demi-galère.

Michel Pronckaert
(G)

Capitaine de la Compagnie d'Ostende (1722).

Jacob Pick
(G)

Capitaine d'Ostende (1744), il sert en course pendant la guerre de succession d'Autriche (1741-1748).

John Price
(G)

Capitaine corsaire en 1744, il sert à Ostende, en course pendant la guerre de succession d'Autriche (1741-1748).

André Pullinckx
aussi **Pulincq**
AR 569

Capitaine corsaire d'Ostende. Commande en 1704 le „Philippus V rex Hispaniorum", frégate de 160 Tx. et 20 c., puis en 1705 au commerce et en course, la flute „St-Pierre" de 160 Tx., en 1706, la frégate „Charles III, roi d'Espagne" de 160 Tx, 20 c. et en 1710, le „Haese-windt"; il devint capitaine à la Compagnie d'Ostende. Commanda le „Marquis del Campo" et fit de nombreuses expéditions aux Indes pour le compte de la Compagnie.

Q

Pierre Quareyt
(G)

Capitaine d'une „Cogge" de guerre, il participe, en 1356, sous les ordres de l'amiral Jean Buyck, au siège d'Anvers lors de la campagne que menait le comte de Flandre, Louis de Maele, contre Wenceslas de Bohême.
(relaté dans le plus ancien document des Archives du Royaume traitant de marine de guerre).

Quirin Querinsen
(H.M.)
A. Com. Bruges
Resol. des Et. de Fl.
1581-1583 f 84, 108, 117.

Capitaine de vaisseau en 1579, il commande le yacht amiral, un des 4 navires armés par l'Amiral de Zélande, G. de Blois du Treslong, qui était chargé par le Prince d'Orange de remettre Dunkerque en état, après la remise en otage de cette ville et d'y installer une amirauté hollandaise.

R

Jacob Raymaet
(G)

Capitaine Corsaire de Nieuport (1404), il combattit les Anglais et fit de nombreuses prises.

Jacob Reynier

Capitaine (1404)

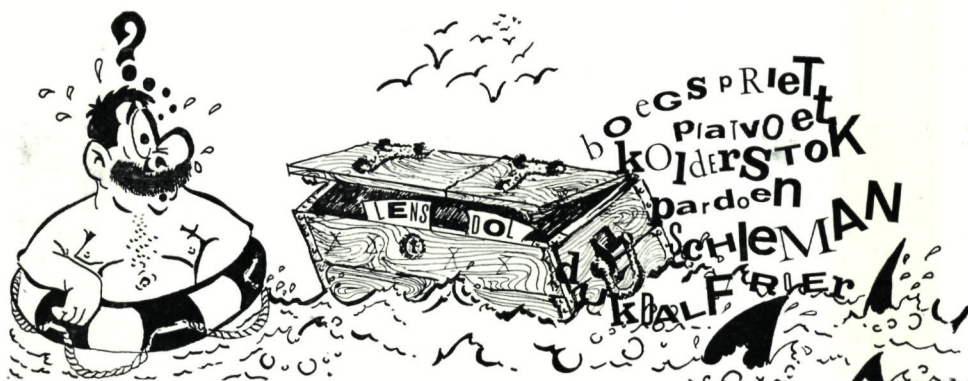
Cornil Roobol
ou **Robold**
(W)

Capitaine de la flotte des Gueux (1570)
Fut lieutenant de G. de la Mark, puis de G. de Blois du Treslong, prit part à de nombreux combats au Nord de la Hollande et s'empara de Katwyck.
Il avait la réputation d'être «grand corsaire et redouté au pays».

de Ryck

Capitaine de la flotte des Gueux (1571)
Participa à la prise de Ten Briel.

Paul Ryck (H.M.)	Capitaine de Vaisseau (1536)
Henri Roo	Capitaine de Vaisseau en 1536.
Jean Robber (H.M.)	Capitaine (1538) Commande, en 1538, la «Sainte Barbe».
Cornil van Ryswyck (H.M.)	Capitaine de Vaisseau (1549-1570) Commande en 1548, le navire «l'Esprit Volant» (65 hommes) de l'escadre de Flandre de Charles-Quint, sous les ordres de l'Amiral Jan de Croesere. Commande un navire du Magistrat à Dunkerque en 1569.
Jean Simon Roll (H.M.)	Vice-Amiral (1570) Ancien bourgmestre de HOORN. Commande le «Chevalier de Mer» dans la flotte royale qui, sous les ordres de l'Amiral comte de Boussu, va conduire en Espagne, Anne d'Auriche, fiancée au roi Philippe II. Participe activement à la guerre contre les Gueux et leur inflige une défaite en 1569.
Rotsaert (BWI)	Capitaine Corsaire d'Anvers (environ 1560)
Jean Requesenberghe (H.M.)	Capitaine Corsaire de Dunkerque (1588) Combat les Anglais et les Hollandais (rebelles) de août à novembre 1588. Avec J. Claissen, A. Diericksen et G.G. Wittebole, il fait 3.600 livres de gros de rançons.
Jean Rombout (H.M.)	Capitaine de Vaisseau (1588) Fait partie de l'escadre de Flandre qui va rallier la Grande Armada (1588) et commande un navire qui fut armé par la ville de Gravelines. C'est lui qui, avec le Capitaine A. Diericksen, est envoyé par le duc de Parme à la rencontre de la flotte qui vient d'Espagne.
Pedro de Retache (H.M.) A.R. 3e inv. 18	Capitaine de Vaisseau de Dunkerque (1588-1602) Commande en 1588 un flibot militaire (un des 28 de Dunkerque que le duc de Parme apprête pour les joindre à la Grande Armada). Sera mis en disponibilité après la défaite. Repris en service dans l'escadre de Dunkerque en 1595, il participe en 1596 au siège de Calais et y commande 8 chaloupes de guerre de l'avant-garde. L'escadre porte en 1602 le nom d'escadre des Archiducs et il y sert. Calais tombe en 1596, mais à la paix de Vervins (2 mai 1598), elle est restituée à la France. Retache s'y trouve et y commande la «Conception». Les Français l'empêcheront d'en sortir et le retiendront pendant 2 ans. Malgré sa vigilance, son navire est endommagé par le feu mis par sabotage au second navire flamand qui est avec lui, le «St Raphaël» de Vincent Rouf — Retache sera récompensé par l'archiduc pour son attitude courageuse (AR 9 oct 1600).



woorden uit de zeemanskist

HALZEN en GIJPEN

HALZEN en GIJPEN zijn termen die bij het zeilen nogal eens door mekaar worden gehaald ondanks het feit dat ze beide een welbepaald en verschillend begrip weer-geven.

Op de keper beschouwd is GIJPEN (eng. GYPING, frans EMPANNER, Duits GIJPEN) een gebeuren dat, oorspronkelijk ongewild, enkel bij langscheeps getuigde zeilen kon voorvallen. Gijpen betekent : «Het omslaan van de bezaan (giek of zeilboom) bij het voor de wind zeilen tengevolge van een schielijk oplopen van de wind of door het sterk gieren.

HALZEN (eng. TO WEAR, frans VIRER ARRIERE ou VIRER LOF POUR LOF, Duits HALSEN) daarentegen, is een manoeuvre waarbij men een bij de wind zeilend schip op de andere boeg legt door voor de wind rond te gaan. Dit in tegenstelling met het WENDEN of OVERSTAG GAAN, waarbij het schip over een andere boeg wordt gelegd door in en door de wind op te draaien.

Van waar komt nu, ondanks de duidelijk gescheiden definities, de begripsverwarring tussen halzen en gijpen ?

Eertijds was men aan boord van de vierkant getuigde schepen, die minder dicht bij de wind konden zeilen, beducht voor het wenden. Bij enig slecht weer gaf men dan ook de voorkeur aan het halzen waarbij men gedurende het ganse manoeuvre slechts hoefde te BRASSEN (de zeilen rondhalen door middel van het lopend touwwerk dat op de NOKKEN van de RAAS bevestigd is).

De langscheeps getuigde schepen daarentegen, gaven bij enige zeegang de voorkeur aan het wenden, dit vanwege het gevaar tot gijpen dat bij het halzen kon ontstaan. Want liep, bij het voor de wind wegdraaien, de wind schielijk iets om dan sloeg de zeilboom zonder controle naar de overkant met alle gevolgen vandien. Niet alleen kon het plotseling overslaan van de bezaansboom, giek of zeilboom ongelukken veroorzaken, maar ook het breken van de mast tot gevolg hebben. Hierdoor kwam het gijpen in een zeer gunstig daglicht te staan, wat we tenandere in onze taal terugvinden

Even voorstellen...
de man van de
Zeemanskist : 1MP
Jan Dreesen.



in de uitdrukking : «**Wacht je voor de gijp**», waarmee men iemand wil waarschuwen voor de terugslag die een bepaalde handeling zou kunnen hebben.

Daarom ook werd aan boord van een BARK of BARKSCHIP (type van zeilschip met drie of meer masten waarvan de achterste gaffeltuig voert en de overige razeilen), om het gijpen te voorkomen, het manoeuvre halzen altijd begonnen met het innemen van de zeilen van de bezaansmast.

Men gebruikte alle mogelijke middelen om het gijpen tegen te gaan. Men gaf de raad bij voorkeur niet binnen de wind te sturen ; het halzen te vermijden in boten waar het zeil aan giek of zeilboom werd gevoerd ; de zeilboom te toppen door de BOOM-DIRK door te halen.

Het werd de gewoonte het BULLETOUW of de BULLETALIE (touw of talie die gebruikt wordt om de boom naar de lij te halen en daar te bevestigen) als voorzorg van de boom naar het voorschip aan te brengen.

Tot zover kon men het gijpen als een mogelijk, maar niet noodzakelijk onderdeel van het halzen beschouwen.

Met het verdwijnen van het VOLSCHIP (vierkant getuigde driemaster) ging men ook geleidelijk aan het manoeuvre halzen vergeten. Het verdwijnen van de beroepszeilvaart luidde de opkomst en popularisering van de plezierzeilvaart in. Hierin waren de boten praktisch uitsluitend langscheeps getuigd, zodat men ook hier bij voorkeur de boten over een andere boeg legde door te wenden.

Van het manoeuvre halzen, dat men enkel uitvoerde als men niet anders kon was voor iedereen het gijpen het belangrijkste. Iedere zeiler kende het, sprak erover, was ervoor gewaarschuwd geworden en vermeed het als het kon. Het was in dit stadium dat men het gijpen ging beschrijven als een manoeuvre, dat men onder controle kon houden als men welbepaalde regels volgde. Iets later nog, voornamelijk onder invloed van de watersport, gingen sommige auteurs zelfs zover de term halzen te vervangen door de term gijpen. Tot daar de evolutie van deze twee termen.

GIJPEN behoort tot de woordgroep **gei** en **gier** (gieren) in de betekenis, heen en weer gaan, (vb. gierpont), van de koers afwijken. Het woord werd in dezelfde betekenis overgenomen door het engels en het Duits.

De HALS of HALSTALIE van een razeil is een touw waarmee men bij de wind zeilende, het loefwaarts staande lijk naar voren en neerwaarts stijf kan aanhalen. (Bij langscheeps getuigde zeilen is het de voorste benedenhoek). De oorsprong van het woord HALZEN is dan ook af te leiden uit de verwisseling van hals die in het genoemde manoeuvre zo vlot gebeurde.

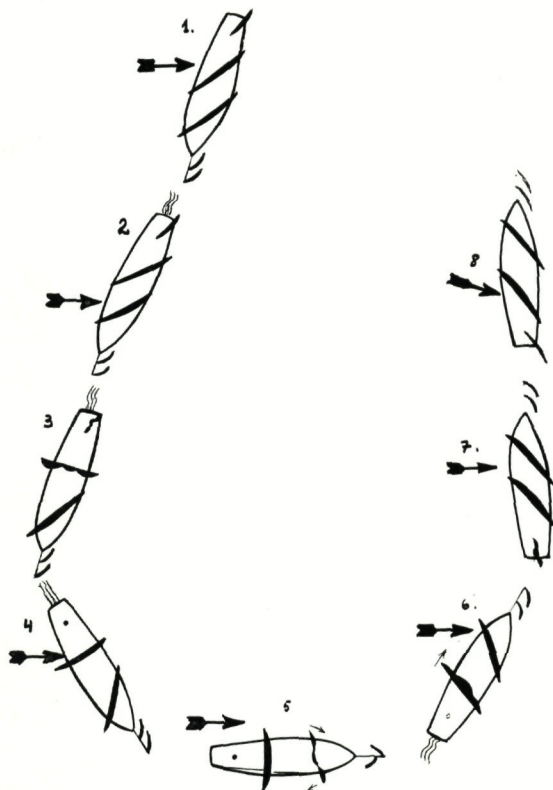
Bij de langscheepsgetuigde schepen is bij het halzen, van die verwisseling van hals niets merkbaar, maar dat is dan nog geen reden om de naam van een zeilmanoeuvre te verdonkeremanen en te vervangen door een andere term die echter niet dezelfde betekenis heeft.

Nog een toemaatje.

Wanneer bij een torenzeil het onderste deel van het zeil met de giek overkomt, maar het bovendeel achterblijft (door bv. te veel contact met de ZALING) noemt men dat een CHINESE GIJP. Teruggijpen is dan het enige middel om het zeil weer in orde te krijgen. Dat dit soort gijp het scheuren van het zeil tot gevolg kan hebben hoeft hier niet benadrukt te worden.

Zeilende dient men steeds indachtig te zijn dat men bij een goedgeslaagde wending loef wint, terwijl men bij het halzen loef verliest.

HALZEN met een bark



HALZEN MET EEN BARK

1. De bark ligt over BB bij de wind of anders gezegd «Met stuurboordhalzen toe».

2. «KLAAR OM TE HALZEN».

Brassen en ander lopend touwwerk worden geklaard om naar behoefte te halen of te vieren.

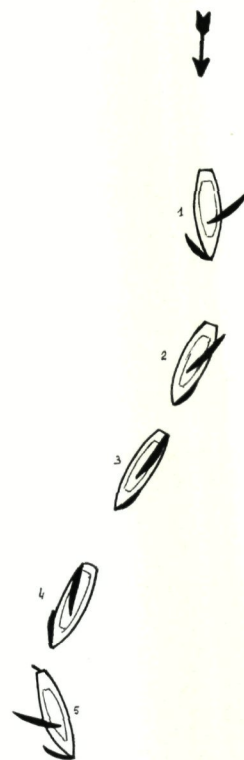
3. Bezaan wegnemen en grootzeil geien. Bij bevel «Op het roer, levendig achter roer te loevert aan boord en grote ra zo ver opbrassen dat grootzeil levendig wordt».

4. Met roer te loevert en zonder achterzeilen valt het schip af. Men brast de raas van de grote mast meegaande op opdat de zeilen levendig blijven wat het afvallen bevordert.

5. Schip ligt voor de wind en men blijft doordraaien om op te loeven. Kluiverschoten worden over gehaald. Op Kommando «ROND VOOR» wordt het voertuig vierkant gebrast.

6. Het grootzeil wordt weer bij gezet en de grote ra wordt bij de wind gebrast

GIJPEN als manoeuvre.



om de loevende beweging te bevorderen. De bezaan wordt weer uit gehaald. Men houdt de voorzeilen levendig.

7. Zodra het schip nagenoeg bij de wind ligt wordt het voertuig bij de wind gezet. De kluiverschoten worden aangehaald. Schip loeft verder op roer.

GIJPEN ALS MANOEUVRE

1. De boot vaart voor de wind, maar de stuurman wil de wind over stuurboord hebben.

2. Hij loeft wat op en haalt de schoot van het groot zeil geheel door, zodat het zeil midscheeps komt.

3. Hij is nu klaar om te gijpen.

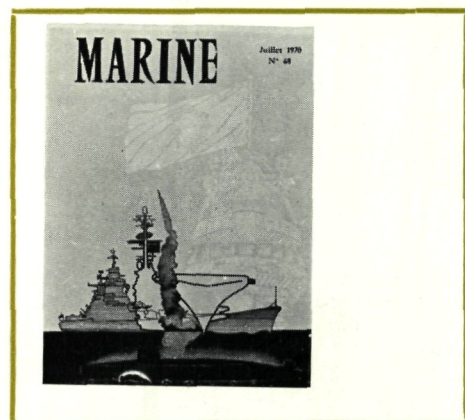
4. Hij stuurt iets naar wat straks de loefkant wordt en laat de giek rustig overkomen, vervolgens viert hij de schoot weer op.

5. Het schip zal onmiddellijk na het gijpen sterk willen oploeven, daarom geeft hij wat tegenroer en zet de zeilen naar de wind.



BIBLIOGRAPHIE BIBLIOGRAFIE

BIBLIOGRAPHIE BIBLIOGRAFIE



Marine

Organe de liaison de l'Association centrale des Officiers de réserve de l'armée de mer; 15 rue de Laborde, Paris 8e
Prix : 50,— F.

Sommaire du nr juillet 1970 :

Assemblée générale et Réception annuelle du 20 novembre 1970

Informations maritimes françaises

Le parler des gens de mer

Marines marchandes

Informations maritimes étrangères

La Marine japonaise

Un parallèle d'actualité : les marines égyptienne et israélienne.

Nouvelles de l'A.C.O.R.A.M.

La vie des sections

Résultats du sondage d'opinion

Pollution et assainissement des mers et rivières

I.R.A.M. - C.I.R.A.M. - Journées d'Officiers de Réserve

La Société Nationale de Sauvetage en Mer

Chez nos maïs : Avec la F.A.M.M.A.C.

L'île aux baleines

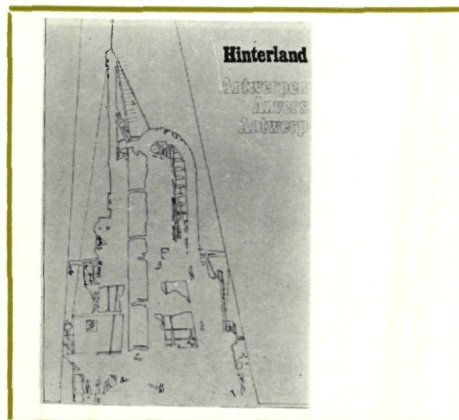
Discographie

Bibliographie

Carnet mondain

Textes administratifs

Avis et communications



Hinterland

Driemaandelijks tijdschrift

Revue trimestrielle du Port d'Anvers

Quarterly review of the Port

Vierteljahresheft des Hafens

Lic. W. VAN BEIRS, Grammayestraat 9

Antwerpen. 60,— F per nummer - par numéro

Inhoudstafel - Table des Matières - Inhaltsverzeichnis - Contents

* L. DELWAIDE

Die Belebung der Handels- und Wirtschaftsbeziehungen zwischen den Donauländern und Belgien bezw. Antwerpen

L'intensification des relations commerciales et économiques entre les pays Danubiens et la Belgique, resp. Anvers

De intensivering van de handels- en economische relaties tussen de Donaulanden en België, resp. Antwerpen

The Strengthening of Trade and Economic Relations between the Danube Countries and Belgium with regard to Antwerp

* R. COUCKE

Relations between Japan and the European Economic Community.

Les relations entre le Japon et la C.E.E.

De relaties tussen Japan en de E.E.G.

Die Beziehungen zwischen Japan und der E.W.G.

* R. JACOBS

Le port d'Anvers et l'économie belge
Der Antwerpener Hafen und die belgische Wirtschaft

De Haven van Antwerpen en de Belgische economie

The Port of Antwerp and the Belgian economy

* Energy Supply to the Port Zone of Antwerp

De energievoorziening van het Antwerpse havengebied

L'alimentation en énergie de la zone portuaire anversoise

Die Energieversorgung im Antwerpener Hafengebiet



JAAP KRAMER, **Veilig Varen**, 1970, n.v. Elsevier, Sequoia, Mercelisstr. 74, Brussel 5, p. 15, oblong 17 x 24,5 cm 120,— F.

Alles in notendop over :

De buitenboordmotor, zeilen, motorbootvaren, knopen en steken, ankeren, het Vaarreglement, lichten en dagseinen, varen

op de rivieren, tochten maken ,betonning, het laterale stelsel, navigeren in het donker, koers en verheid, gegist bestek, peilen en loden, getijwater, het cardinale stelsel, zwaar weer, noodsignalen en redden, vlaggen en geluidseinen.

Een handig boekje, uitvoerig en kleurvol geïllustreerd, gedrukt op «waterafstotend» papier en bijgevolg uiterst geschikt voor aan boord.

Bijzonder aanbevolen voor de liefhebbers van watersport, die er 1001 tips zullen in vinden over hun hobby.



Anthony van Kampen,

SCHEEPSVERKLARING

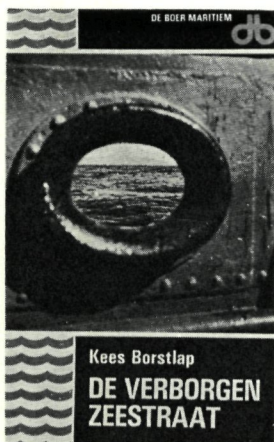
1970, Uitgeverij De Branding, Korte Winkelstraat 15, Antwerpen, 8°, p. 143, 85,— F. Dat de werkelijkheid, de pure realiteit, vaak vreemder, fantastischer is dan wat de mens bedenken kan, blijkt keer op keer uit deze merkwaardige, kritieke ervaringen, beleefd en opgeschreven door Nederlandse gezagvoerder, verzameld en bewerkt door Anthony van Kampen, Ervaringen, die veel — en soms alles — te maken hebben met de zijden draad tussen dood en leven en het behoud of de ondergang van een schip.

Het zijn zonder uitzondering «true stories», ware verhalen. Zonder romantische versiering, zonder litteraire franje, zonder een spoor van heldenverering. Maar juist daardoor in hoge mate beklemmend en obsederend. En mede daardoor ongewild tóch een klein heldendicht op de zee, de zee-man en het schip.



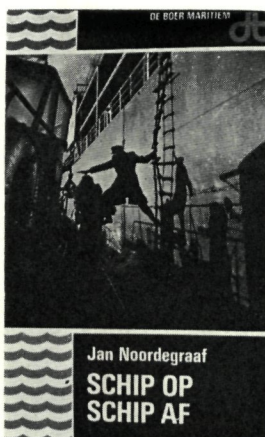
Frank Mulville

**VERRADERLIJKE
GRONDEN**



Kees Borstlap

**DE VERBORGEN
ZEESTRAAT**



Jan Noordegraaf

**SCHIP OP
SCHIP AF**

Kees Borstlap,

DE VERBORGEN ZEESTRAAT

Uitgeverij De Branding, Korte Winkelstraat 15, Antwerpen, 8°, p. 158, 85,— F. «De verborgen zeestraat» is de aanduiding in oude tijden van de Straat Magellan, waar deze roman zich grotendeels afspeelt. Het is moeilijk vaarwater, dat nog steeds met de nodige omzichtigheid moet worden gepasseerd, terwijl de weersomstandigheden over het algemeen bijzonder ongunstig zijn. Dit alles speelt een belangrijke rol in deze machtige roman over de zeesleepvaart. Na aflevering van een baggermolen in de Walvisbaai, moet de losse sleepboot de Zuid-Atlantische Oceaan oversteken en varen naar Valparaiso. Die reis wordt een aaneenschakeling van moeilijkheden en teleurstellingen, maar als de gezagvoerder het waagt zonder een behoorlijke zeekaart Straat Magellan door te varen, telt dit als een grandioze menselijke overwinning. Het is een spannend gebeuren, aan de werkelijkheid ontleend, met een dramatisch hoogtepunt.

Jan Noordegraaf,

SCHIP OP, SCHIP AF.

1970, Uitgeverij De Branding, Korte Winkelstraat 15, Antwerpen, 8°, p. 125, 85,— F. Tien jaar lang voer Jan Noordegraaf als marconist op allerlei schepen. Hij begon op een troepenschip, stapte over op de trampvaart, verkende de wereld, vervoerde hadji's naar Mekka, kwam bij de tankvaart terecht en bracht nog een tijdje door bij de KPM. Na deze periode vond hij een werkkring in de Rotterdamse haven, waar hetzelfde decor — schepen en

radio — aanwezig was. Deze fascinerende wereld hield hem aan de wal. Hier kwam de wereld naar hem toe. In de loop van nog eens tien jaar bezocht hij als service-technicus duizenden verschillende schepen: «Schip op, schip af», is hiervan een afspiegeling. Er zijn er maar weinigen die de totale wereld van de scheepvaart — van dek tot machinekamer en van coaster tot supertanker — zo hebben kunnen overzien als hij. De titel van deze bundel verhalen is dan ook alleszins gerechtvaardigd.

Frank Mulville.

VERRADERLIJKE GRONDEN

1970, Uitgeverij N.V. De Branding, Korte Winkelstr. 15, Antwerpen, 8°, p. 139, 85 F. Enkele jaren geleden zeilde de internationaal bekende toerzeiler Frank Mulville met zijn gezin in een als jacht ingerichte oude viskotter naar de Deense wateren. Op de heenreis zag hij zich ten gevolge van mist en windstilte gedwongen te IJmuiden binnen te lopen. Eenmaal in ons land, besloot hij om via het IJsselmeer en de Waddenzee naar de Noordzee terug te keren en daar zijn reis te vervolgen. Hij had zich niet te volle op het bezeilen van deze route kunnen voorbereiden, en met name niet op de vaart in het gebied rond de Waddeneilanden. Dit blijkt hem bijna noodlottig te worden. Hij strandt op de Noordergronden, maar weet uiteindelijk zijn jacht nog te redden. De belevenissen tijdens dit Nederlandse gedeelte van de reis leveren een spectaculair verslag, waaraan elke (zee)zeiler zijn hart zal ophalen.



FORUM

Driemaandelijks tijdschrift van de v.z.w. «Forum van de Landmacht». Abonnement 50,— F op postrekening 8279.73 van Forum van de Landmacht te Overijse.

Dit eerste nummer van ons «Zusterblad» is keurig verzorgd van inhoud en presentatie. Rijkelijk geïllustreerd met vierkleurenplatendruk, wordt het gedrukt in offsetprocédé. Een inhoud die zeker iedereen zal interesseren, met actuele onderwerpen, o.m. «Links rechts... stemt», waarin een aantal politieke mandatarissen van alle strekkingen een interview wordt afgenomen betreffende de raadsverkiezingen en het leger. Verder vinden we artikels over het Kamp van Beverlo, een toeristische rubriek, sport, modelbouw, infanterie, tankeenheden, onze meisjes uit de M.H.K., soldatenproblemen, enz. Generaal-majoor Groven, Stafchef van de Landmacht, stelt dit eerste nummer voor. Niets dan lof, voor dit initiatief en gelukwensen voor de medewerkers!

LE YACHTING BELGE

Comme chaque année les Editions EREL publient le numéro annuel du YACHTING BELGE. Cette luxueuse revue présente une rétrospective de l'année 69 sur l'eau en Belgique. Les articles sont abondamment illustrés et d'une présentation fort agréable. Nous avons spécialement apprécié l'article extrait du livre de Robert STENUIT sur les Trésors de l'Armada, ainsi que Mé-

téo plaisance aperçu succinct et clair d'une situation type sur l'Europe Occidentale. Une «santé de fer» fait le point de la construction de bateaux de plaisance en acier en Belgique... Nombre de nos compatriotes ignorent encore que nos chantiers produisent les meilleurs yachts en acier du monde.

M. LELARGE commente pour nous les nouveaux règlements qui intéressent la navigation et que tout plaisancier doit connaître. D'autres articles traitent avec tout autant d'intérêt et d'autorité du Motonautisme, des Ecoles de voile, de la croisière, des aménagements des yachts, etc...

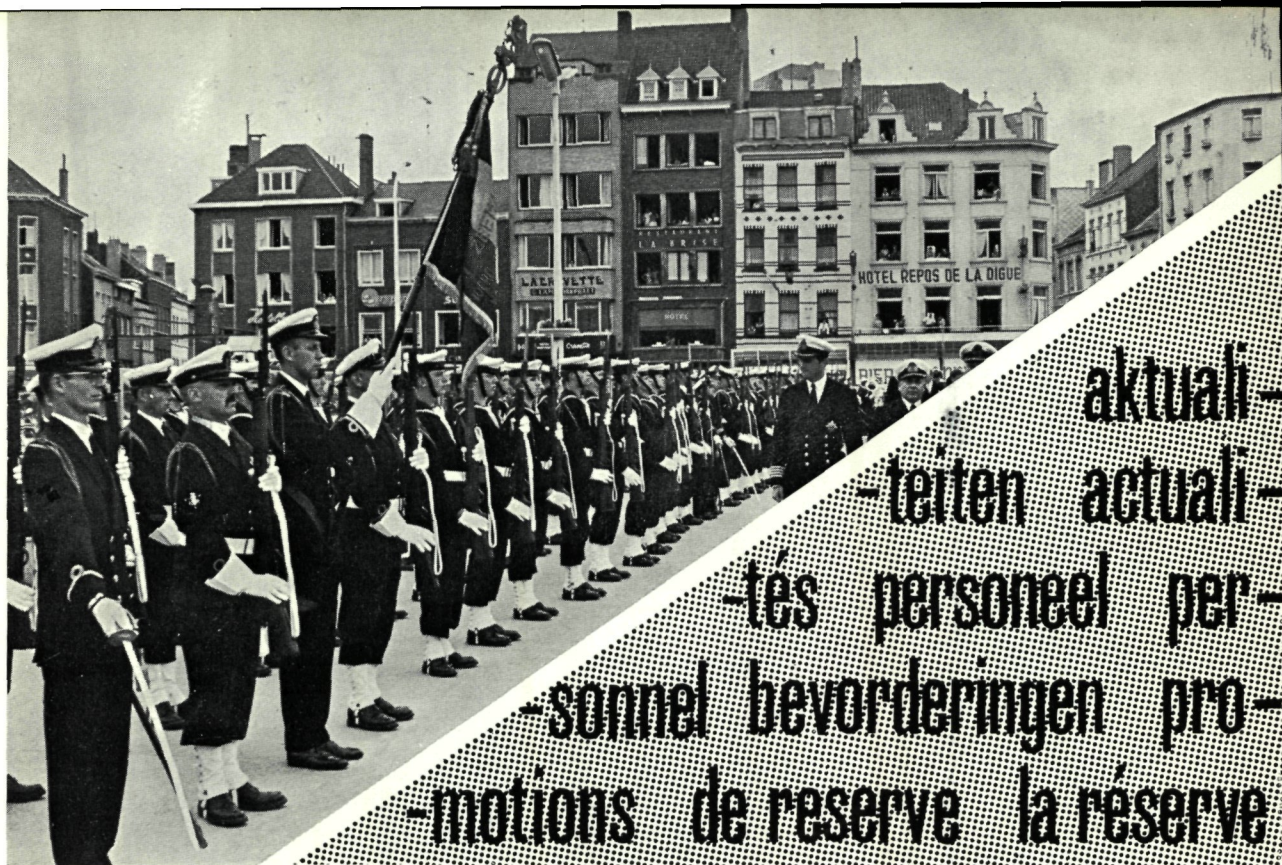
En conclusion... une revue à lire par tous les mordus des sports nautiques. **P.B.**



ZEEBRUGGE CONTAINER HAVEN

Deze brochure, geschreven door de Brugse Schepen, de heer Traen en uitgegeven door de M.B.Z., heeft tot doel de aandacht te vestigen op de positie van ons land tegenover een revolutie die zich thans uiterst snel voltrekt in het goederenverkeer van onze havens : het containervervoer.

Goed geïllustreerd en modern voorgesteld bewijst deze brochure dat de public-relations en de havenbelangen van Brugge - Zeebrugge in goede handen zijn. De Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen verdient dan ook een pluim!



aktuali-
-teiten actuali-
-tés personeel per-
-sonnel bevorderingen pro-
-motions de reserve la réserve

de reserve - la réserve

OFFICIERS DE RESERVE
RESERVE OFFICIEREN

ANTWERPEN

BEVRIJDINGSFEESTEN 1970

Tijdens de herdenkingsplechtigheid op 6 september 1970 aan de Cromwelltank voor de gevallen bij de bevrijding der stad werd namens de RO/ZM afdeling «Antwerpen» een kroon neergelegd door de voorzitter CPC(R) Planchar.

JOURNEE DES MARINS

Le 27 septembre 1970, le CPF (R) Ch. Van Avermaet a représenté la section «Antwerpen» au service religieux en l'église St Paul et a déposé ensuite une couronne au pied du Monument aux Marins morts pendant les guerres 14-18 et 40-45.

JAARLIJKSE RIJSTAFEL

Deze zal waarschijnlijk plaats hebben op 27 november 1970 te Kallo. Definitieve bevestiging volgt nog.

BRABANT
COCKTAIL AU B.R.Y.C.

La section organise un cocktail dans les salons du Brussels Royal Yacht Club, Pont Van Praet, à Bruxelles, le 23 octobre 1970 à 20h.00. Ce cocktail est offert en l'honneur du Commandant et des membres de l'équipage du «ZENOBÉ GRAMME» en visite au port de Bruxelles.

OOST-VLAANDEREN
REUZE PARTY

Op zaterdag 28 november 1970 wordt een reuze party voorzien aan boord van de «SCOTTISH STAR» en van de «BARONI». Het wordt iets buitengewoons. Zij die houden van zeevruchten mogen deze gelegenheid zeker niet laten voorbij gaan. Alle officieren van de Zeemacht zijn welkom!

VERJAARDAG VAN DE BEVRIJDING

Op zaterdag 5 september 1970 werd ter gelegenheid van de verjaardag van de bevrijding van de stad GENT namens de afdeling een kroon neergelegd aan het Monument ter herdenking van de Oorlog-

slachtoffers door de ondervoorzitter LDV (R) Van Hecke, geflankeerd door twee bestuursleden EDV(R) Cnops en EDV (R) Paelinck.

VERBINDINGSOFFICIER

Tijdens de Jaarbeurs kreeg de stad Gent het bezoek van de Franse oorlogsbodem «L'AIGLE» waarvoor EDV (R) Cnops als verbindingsofficier fungeerde.

WEST-VLAANDEREN

ZEETOCHT A/B VAN EEN ZEEMACHTENHEID

Op 1 juli laatstleden organiseerde onze kring een zeetocht aan boord van een M.S.I. voor leerlingen van de Oostendse rijksinrichtingen. Voor deze jeugdige passagiers was het een enige gelegenheid om een Zeemachtenheid van machinekamer tot commandobrug te leren kennen.

Gelet op het succes van dit initiatief, zal volgend jaar de jongens van alle middelbare en technische onderwijsinrichtingen van Oostende de kans geboden worden in te schepen aan boord van een mijnenveger.

OR-ZM ALS VERBINDINGSOFFICIEREN

In augustus II. deed onze afdeling een oproep tot kandidaten om op te treden als verbindingsofficier voor de eenheden van de Natovloot die geregeld aanleggen in de havens van Oostende, Brugge en Zeebrugge.

Volgende RO-ZM boden zich aan en maken derhalve deel uit van de Westvlaamse «pool» van reserveverbindingsofficieren : 2EV A. Billiet ; 1LV R. Carton de Tournai ; EDV R. Colman ; 2EV A. De Pape ; 2EV J. Lievens ; 2EV J. Vanneste ; EDV R. Van Outryve d'Idewalle ; 2EV A. Verbruggen ; 2EV G. Ver Eecke.

PROVINCIALE SCHIETCOMPETITIE ZM.

Te Oostende, op 26 september laatstleden, organiseerde onze kring een provinciale schietcompetitie voor reserveofficieren van de drie krijgsmachten uit West-Vlaanderen. Majoor Arnalsteen, nieuwe commandant G.D.C.R. van de provincie, vereerde de competitie met zijn aanwezigheid en werd er verwelkomd door voorzitter Rogie.

De opkomst was vrij groot en er werd duchtig geschoten met het SA/FN-geweer en de Colt kal. 45. De grote overwinnaar van de wedstrijd was ongetwijfeld Res.-Kapitein Peel, van de N.V.R.O.-Westhoek, die eerste werd in het klassement voor geweer, voor pistool en derhalve in de algemene rangschikking. De beker van de stad Oostende werd gewonnen door de ploeg van N.V.R.O.-Brugge, die ons haar beste schutters gestuurd had.

Na de prijsuitreiking, waarop niet minder dan 14 prijzen overhandigd werden, gingen de leden van de verschillende N.V.R.O.-kringen verbreederen met hun collega's van de Zeemacht in de officiersmess van het Mahieukwartier. In alle opzichten was deze competitie een groot succes.

Hier volgen de uitslagen voor wat betreft de eerste gerangschikten.

ALGEMEEN KLASSEMENT (200 p.)

1. Res.-CPN Peel (NVRO-Westhoek) 165 p.
2. Res.-Maj. Couwenberg (Brugge) 158 p.
3. Res.-Maj. Darius (Brugge) 138 p.
4. Res.-Maj. Martens (Brugge) 136 p.
5. Res.-EDV Van Slambrouck (ZM) 129 p.

PLOEGENKLASSEMENT (800 p.)

1. N.V.R.O. - Brugge 556 p.
2. N.V.R.O. - Westhoek 476 p.
3. ZM - West-Vlaanderen 363 p.

NATIONALE ACTIVITEITEN

Tijdens het weekeinde van 5-6 september scheepten 30 reserveofficieren ZM in aan boord van de «Rocheft», MSC/School. Deze eenheden voeren de haven van Oostende uit, respectievelijk onder het bevel van LDV(R) Rogie en CPF(R) De-seck. Het was de eerste maal, sinds het invoeren van deze week-endprestaties, in 1968, dat onze RO met twee eenheden tegelijk op oefentocht trokken.

Dit week-end werd besteed aan algemene oefeningen en aan kustnavigatie. Beide eenheden deden op zaterdagavond 5 september de haven van Duinkerke aan.

OUDGEDIENDEN ZEEMACHT ANCIENS DE LA FORCE NAVALE

VERENIGING OUDGEDIENDEN Z.M. BRUSSEL

Er roert wat in Brussel, wees gerust we hebben het niet over de gemeenteraadsverkiezingen, maar wel over de afdeling van oudgedienden Z.M.

Dat vriend Borjans van aanpakken weet is geen geheim, de dynamische aanpak, de reorganisatie en de reeds bereikte resultaten van deze Brusselse vereniging, verdient echter meer dan een gewoon woord van lof. Verscheen Azimut voordien op enkele blz. en eerder onregelmatig, dan krijgen we deze maal liefst 24 blz. voorgeschoteld. De heren F. Borjans, voorzitter; A. Hespel, ondervoorzitter; J. Deswaene, penningmeester; J. Lecat, informatie en M. Paelinck, feestleider verdienen dan ook onze bijzonder hartelijke felicitaties.

VERENIGING OUDGEDIENDEN Z.M. ANTWERPEN

Het jaarlijks bal van onze Antwerpse vrienden had dit jaar plaats in de zaal «Centrum» te Antwerpen op 13 november. Heel wat belangstelling... en de «D.J.'s Hejo» hielden er de stemming in tot de vroege uurtjes.

BLAZER BADGE V.O.Z.M. LIMBURG

Deze kentekens zijn ook te verkrijgen voor alle leden dewelke niet in het bestuur van deze vereniging zijn en worden ten zeerste aanbevolen voor alle Limburgers die bij de Zeemacht zijn.

De prijs van deze prachtige badge bedraagt 400 Fr.

Zij is uitgevoerd op zwarte stof en de voorkomende tekening is volledig in gouddraad uitgevoerd.

Simpatisanten haast U. Wij verwachten uwe aanvraag.

Stuur een briefje naar het secretariaat en alles komt in orde.



zeemacht force navale

BEVELSOVERDRACHT BIJ DE OPERATIONELE GROEPERING VAN DE ZEEMACHT

Op 15 oktober 1970 is de bevelsoverdracht doorgegaan van de Operationele Groepering van de Zeemacht te Oostende.

De Kapitein-ter-Zee J.P. PESCH, geroepen tot de functie van Logistiek Adjunct aan de Stafchef van de Zeemacht te Brussel geeft het bevel van de Operationele Groepering over aan Kapitein-ter-Zee D. GE-LUYCKENS, Vleugeladjutant van de Koning. Een wapenschouwing greep plaats ter die gelegenheid in het Kwartier Generaal Mahieu op 15 oktober om 10.30. De Kapitein-ter-Zee J.P. PESCH schouwde de eredetachementen waarna hij voor de laatste maal zijn officieren, onderofficieren en manschappen toesprak. De Commodore L. LURQUIN, Stafchef van de Zeemacht, ging



daarna over tot de investituur van de nieuwe commandant van de Operationele Groepering, de Kapitein-ter-Zee D. GELUYCKENS. De plechtigheid werd besloten met een defilé voor de tegenwoordige autoriteiten.

GROUPEMENT LOGISTIQUE

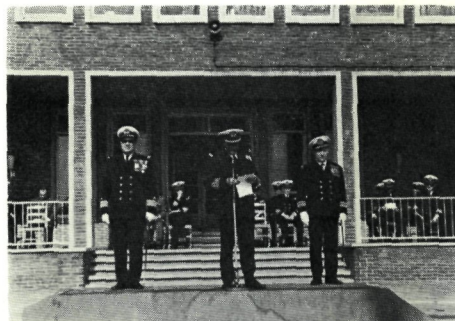
Le 14 septembre 1970 à 10.35 h., le Groupement Logistique de la Force Navale à OOSTENDE célébrait une cérémonie de remise et de reprise du Commandement. Le Capitaine de Vaisseau GELUYCKENS, Aide de Camp du Roi, a quitté le Groupement Logistique, après en avoir assuré le Commandement pendant plus de trois ans.

Son successeur, le Capitaine de Vaisseau des Services, Bravé d'Etat-Major H. LEMAIRE, a de 1965 à ce jour rempli les fonctions de Chef de la Section Logistique de l'Etat-Major de la Force Navale à BRUXELLES.

Le Capitaine de Vaisseau GELUYCKENS vient d'être désigné pour assurer le Commandement du Groupement Opérationnel de la Force Navale à OOSTENDE.



Au cours de la cérémonie le Capitaine de Frégate des Services DE RIDDER fut également reconnu comme nouveau Chef de Corps ; il succède ainsi au Capitaine de Frégate des Services G. PAUWELS, atteint par la limite d'âge.



MARINE BASIS NIEUWPOORT

Op 25 september jl., had de bevelovergave plaats in de Marine Basis Nieuwpoort.

CPF. Kesteloot, sinds 1958 bevelhebber van deze basis gaf het bevel over aan CPF. C. DE PIERE.

CPF. DE PIERE was o.m. Commandant van het Reservedepot Zeebrugge (1957-1960), Commandant van de DUFOR, tijdens de periode van de onafhankelijkheid van voormalig Belg. Congo (1960), Commandant van het Mijnveegcentrum Oostende (1962-1964), Commandant MARPERS (1964-1970) Hoofd Sectie Operaties bij de Staf van de Zeemacht (1970).

MARINEBASIS OOSTENDE

Op 19 oktober om 10.00 u. is de bevelsoverdracht doorgegaan van de Marinebasis van Oostende. De Fregatkapitein A. Blasin, geroepen om een functie uit te oefenen in Nederland geeft het bevel over aan Fregatkapitein J.C. Lienart.

Ter deze gelegenheid greep een plechtigheid plaats op de Marinebasis. Kapitein-ter-Zee D. Geluyckens, Commandant van de Operationele Groepering van de Zeemacht ging over tot de investituur van de nieuwe commandant van de Marinebasis, de Fregatkapitein J.C. Lienart.



PROMOTIONS BEVORDERINGEN

Sont nommés au grade de :
Werden benoemd tot de graad van :

Capitaine de Vaisseau Kapitein-ter-Zee

M. Duinslaeger (GMA) (BAM)
W. Lemaire (aangesteld - commissioné)

Capitaine de Corvette Korvetkapitein

Dek - Pont
P. De Maesschalck, J. De Wilde, C. Jacobs (SBH) (BEM)
Diensten - Services
F. Van Gelder (BAM) (GMA), L. Van Miggem, F. De Swert (BEM) (SBH)

Lieutenant de Vaisseau

Luitenant-ter-Zee

Technicus - Technicien

R. Goberecht

Kader der aanvullingsofficieren

Cadre des officiers de complément

Lieutenant de Vaisseau 1e Cl.

Luitenant-ter-Zee 1e Kl.

Dek - Pont

J. Linnekens.

Premier Maître-Chef

Eerste Meester-Chef

R. Rinchard

Premier Maître

Eerste Meester

Serruys L.; Vande Castele W.; Van den Bergh P.; De Bondt E.; Coulon J.; Vlaeminck J.; Dautel R.; Rotsaert R.; Desmet M.; Jacobs A.; Desmet A.

Maître

Meester

Vander Bruggen A.; Verbeke A.; Sartiaux J.; De Neve L.; Yserbyt P.; Nissenne A.; Ravach M.; De Mulder R.; Bourlet G.; Claaw R.; Amant G.; Frey F.; Boine C.; Fraigneux G.

WISSELBEKER «STROOMBANK» 1970

Iedereen met naam bij de zeilenthousiasten uit eigen midden was present op de tweede uitgave van de zeiltrainingsstond de wisselbeker «STROOMBANK».

Twaalf ploegen lieten zich inschrijven en namen de start, waardoor praktisch alle korpsen van de Zeemacht vertegenwoordigd waren. Een nieuwigheid, de wedstrijd werd voor de eerste maal in zee gezeild. Na de traditionele briefing ging dinsdag 22 september om 14 uur het eerste startschot af. Er stond een korte deining uit het Noorden met een wind uit dezelfde



richting die in de loop van de voormiddag aangroeide tot windkracht 3.

Onmiddellijk na deze eerste start ontspan zich een harde strijd tussen de ploegen van Nieuwpoort 1, Egeurmin en Comienav 2, die echter reeds zijn beslag kreeg bij het ronden van de eerste boei, waar de boot van Nieuwpoort 1 kapseisde en men aan boord van de Comienav 2 een hoofdtouw brak. Egeurmin won onbedreigd deze reeks. Daar ondertussen de wind was opgelopen tot een stevige 4 werd de tweede reeks uitgesteld tot 's anderendaags. Woensdag 23 september werd gezeild onder uitstekende condities. Comienav 1 liep uit door 3 van de 4 reeksen voor zijn rekening te nemen — de andere reeks werd gewonnen door Kallo — en beëindigde de dag dan ook met een comfortabele voorsprong.

Maar 's anderendaags ging Nieuwpoort 1 tot de tegenaanval over. Ze wonnen de eerste reeks, moesten even de duimen leggen voor Comlognav die in prachtige stijl de tweede reeks won, maar eindigden zeer sterk door de 3de reeks van die dag, en tevens de laatste van de wedstrijd, in de wacht te slepen. Nieuwpoort 1 kon echter de tegenslag van de eerste reeks niet meer goed maken en Marinebasis Kallo werd verdiend eindoverwinnaar.

Het was een harde strijd geweest die tot het einde toe onbeslist bleef maar waarin uiteindelijk de meest homogene ploeg het pleint won en de wisselbeker meekreeg.

De technische uitslagen :

1. Navcomport/Kallo
(Huige, Meskens, Tasse) 5.629 punten
2. Navcomport/Nwp 1
(Benoit, Hanton, Chantaine)
5.476 punten
3. Comlognav
(Vuurman, Van Dijck, Wouters)
5.438 punten
4. Comienav 1
(Langaskens, Van Loocke, Mesch)
5.358 punten
5. Egeurmin
(Carlier, Cops, Van Caeneghem)
4.404 punten
6. Comservost
(Wets, Van Overschelde, Desmet)
3.319 punten
7. Navcomport/Ost
(Pede, Boddez, Nijs) 2.526 punten
8. Comienav 2
(Zeebroek, Decock, Degroote)
2.442 punten

9. Navcomport/Zeb 2
(Levecke, Ackein, Van Ootegem)
2.230 punten
10. Navcomport/Zeb. 1
(Van Loocke, Depoorter, Leroy)
2.220 punten
11. Navcenrep
(Vaes, Walley, Bohy) 2.162 punten
12. Navcomport/Nwp 2
(Dirickx, Finet, Larcin) 2.108 punten

DE NOORDZEE OVERTOCHT IN BEIDI RICHTINGEN OP WATERSKI'S

De 34-jarige waterskikampioen Adrien Devriendt, uit Jabbeke, slaagde op 7 september 1970 in zijn recordpoging om de Noordzee over te skieën in beide richtingen tussen Oostende en Ramsgate (G-B). De overtocht is een wereldpremière die tot op deze dag nog nooit slaagde. De totale afstand bedroeg (heen en terug) 120 mijl (220 km.) De heenreis werd afgelegd in 2u.51m en de terugreis, tegen stroom en wind in 4u.01m.

De Zeemacht werkte mee aan deze recordpoging door het leveren van maritieme- en meteorologische informatie. De Luitenant-ter-Zee Leerman verzekerde de navigatie, terwijl de 1ste Meester Chef Rogiers, samen met de Oppormeester Lambert en de Meester De Brouwer van de Belgian Naval Amateur Radio Society de verbindingsverzekeringen met een radiopost geleverd door de TTr uit Sijsele.

Aan de basis van deze medewerking van de Krijgsmachten stond de Kapitein-Kommandant Alleyn van het Provincie Commando West-Vlaanderen.

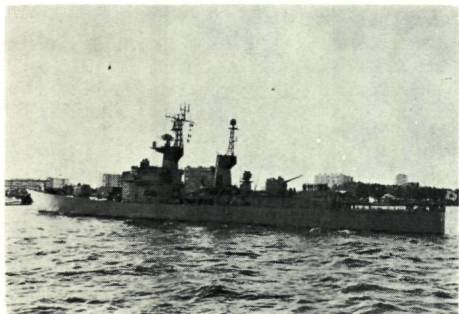


Foto De Baere

UNIEKE JUDO ONTMOETING BELGIË - JAPAN

Twee Japanse oorlogsbodems kwamen op 8 sept. tot 12 sept. op bezoek in België en meerden af te Antwerpen. De KATORI en de KIKUZUKI. Het Japans smaldeel doet funktie als opleidingsvaartuigen en staat onder het bevel van Eskader Kommandant, Vice Admiraal KIYOSUMI TANI-KAWA.

Aan boord hebben ze een volledig team judokas, karatekas en beoefenaars van Kendo en Aikido. Allemaal hogere Dan graden. Elk team beschikt over zijn oefenmeester en hun tatami waar ze dagelijks op trainen.



De KATORI

Op vrijdag 11 sept. ging er een sportavond door te Merksem welke in het teken stond van de Oosterse sporten. De personen die zich ingespannen hebben om deze Japanse gevechtsavond tot een succes te brengen zijn, de Kommandant De Cleyne en zijn manschappen van de Marinbasis van de Zeemacht van Antwerpen, het Bestuur van de Belgische Judo Bond, het Judokomitee van de provincie Antwerpen, de heer Colleyn, voorzitter van de Belgische Karaté Associatie en vergeten we ook niet de judokas en karatékas die op de mat gekomen zijn en die de verre verplaatsing naar Antwerpen van Doornik, Menen en Oostende niet ontzien hebben. Als ongekende medewerker moeten we ook de heer Luyens A., Directeur van het Loodswezen te Oostende vernoemen en bedanken die direct bereid was (en steeds is) om de bij hem tewerk gestelde judokas de kans en de tijd te geven om op deze ontmoeting tegenwoordig te zijn. De uitslag van de Judowedstrijd is 4—2 (of

34 punten tegen 20) in het voordeel van Japan. Op tien kampen, vier verliezen, twee winnen en vier match nul doen is zeker geen nederlaag voor de Belgen als we de klasse van de tegenstrevers nader beschouwen.

De inspanningen van de inrichters werden beloond door een massale opkomst van het publiek. Het kwam zover dat de Japanse muziekkapel die het optreden op luisterde hun plaatsen moesten afstaan om de kijklustigen binnen te krijgen. We kunnen nu alleen nog zeggen (diegenen die niet geweest zijn hebben vast en zeker iets gemist), want het was Oosterse gevechtssport gedemonstreerd door grootmeesters.

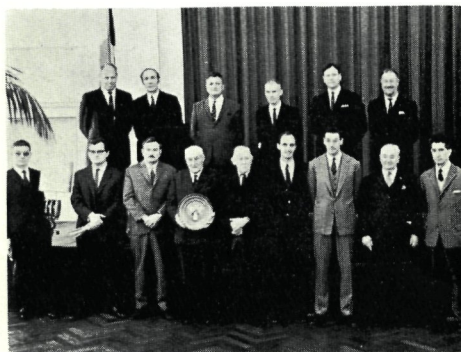
J. DEMOL

de zeemacht in beeld...

la force navale en images...



CPF. J.C. LIENART, overhandigt, in naam van de Stafchef Zeemacht, de prijs «Commodore Lurquin» aan de heer DALOZE, laureaat van de wedstrijd modelbouw, ingericht door de Vereniging der Staatsloodsen. Zoals onze lezers modelbouwers wel weten, is de heer Daloze onze «knutselaar van dienst» voor de rubriek modelbouw.



De laureaten van de prijskamp modelbouw, ingericht door de vereniging der staatsloodsen.



Op 24 september jl., ging bij COMSERVOST, voor een nokvolle kinemazaal, de «Liliane St.-Pierreshow» door.



Commodore L. Lurquin, Stafchef Zeemacht, brengt een bezoek aan de Stand Neptunus, op de Zeemachttentoonstelling te Turnhout.



Soirée gitane a/b du Spa, fin septembre à l'occasion des adieux des CPF Blazin. Avec Victor Pulsan el Pichi, guitariste espagnol et Domingio Guiseppe Diaz, chanteur gitan.



A l'exposition de la Force Navale à Huy Miss Belgique 1970 a montré beaucoup d'intérêt pour... le matelot Collignon, qui actuellement en est encore tout ému.

Petite Annonce

Ancien recherche pour compléter collection, rubans de bôrets du KAMINA, BOVESSE, HEYST, KNOKKE, DE MOOR, ZINNIA, MECHELEN, HERSTAL et ZENOBE GRAMME. Ne peut offrir que ses vifs remerciements en échange.

Envois à adresser à G.D., 20 rue LAMBYHAIE à 1342 - LIMELETTE.

ereabonnementen abonnements d'honneur

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef des
forces Armées
Le Commodore Lurquin, Chef d'Etat-Major de la
Force Navale
Luitenant-Generaal Raemaekers, Oostende
Le Luitenant-Général e.r. Truyers, Ixelles
Le Commodore e.r. Robins, Laeken
Le Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek
Le Capitaine de Vaisseau Ceulemans, Belgian
Delegation Nato London
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe,
Oostende
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse Ch.,
Auderghem
Le Capitaine de Vaisseau Poskin, Bruxelles
Kapitein ter Zee e.r. Tanghe, Oostende
Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende
Le Capitaine de Frégate res. Bourguignon,
Ambassade de Belgique à Madrid
Le Capitaine de Frégate res. Loze, Oostende
Fregatkapitein res. Van Avermaet, Deurne
Fregatkapitein res. Willems, Wilrijk
Fregatkapitein res. De Cooman, Antwerpen
Luitenant-Kolonel res. Debruyne, Antwerpen
Le Major-Médecin Flahaut, Den Haan
Fregatkapitein hon. Herremans, Stene
Le Capitaine de Frégate hon. Gillet, Bruxelles
Fregatkapitein hon. Van Hoof, Merksem
Korvetkapitein res. Plancher, Antwerpen
Le Capitaine de Corvette res. Ludwig, Bruxelles
Le Capitaine de Corvette R. Mertens, Macon
Le Capitaine de Corvette R. Delgoffe, Schilde
Le Capitaine de Corvette (T) Pajot, Woluwé
Le Capitaine de Corvette Delgoffe, Schilde
Korvetkapitein Res Bekaert, Oostende
Le Capitaine de Corvette Res Sohier, Bru-
xelles
1LV Res Decrop, Oostende
1LV Res Smets, Eksel
1LV Res Pecher, Bruxelles
LDV Res Fontigny, Bruxelles
LDV Res Maertens de Noordhout, Tilff
LDV Res De Sloover, Bruxelles
Luitenant ter Zee 1ste kl. e.r. Becquaert,
Berchem
Le Lieutenant de Vaisseau 1 cl. hon. de
Schieters de Lophem.
Luitenant ter Zee 1ste kl. res. Verrees, Turnhout
2EV Res De Bruyne, Bruxelles
SLT Res Basyn, Brugge
2EV Res Lehouille, Jupille S/M
2EV Res Marchant, Bruxelles
2EV Res Cassart, Bruxelles
De Muziekkapel van de Zeemacht
Les Officiers de la Section de Liège du Corps
des Cadets L.M.B.
Le Cercle Nautique de la Force Aérienne,
Bruxelles
Le Club Prince Albert, Bruxelles
Club Officiers, Oostende
Club Officiers, St.-Kruis
Club Officiers, Merksem
Club Officiers, Zeebrugge
Wardroom ZINNIA, A961
MS „WILLI HUBER” c.o. Plouvier Maritime,
Antwerpen
MS STAD GENT, c.o. Plouvier Maritime,
Antwerpen
MS STAD ANTWERPEN
Le Commandant d'aviation Van Obergen, Brugge
The Office of the Naval Attaché-Amer.can
Ambassy, Brussels
Verbroedering Royal Navy, Oostende
Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten
Tabagie Onderofficiers, Conservost
Moss Onderofficiers, ZINNIA A961
Tabagie Onderofficiers Comienav
Tabagie Onderofficiers Merksem

Tabagie Onderofficiers Zeebrugge
Troepenkantien Zeebrugge
De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge
L'administration communale de Verviers
Het gemeentebestuur van Merksem
L'administration communale de Dinant
Het gemeentebestuur van Kortrijk
L'administration communale de Andenne
De stad Oudenaarde
L'administration communale de Charleroi
Het gemeentebestuur van Nieuwpoort
L'administration communale de Huy
Het gemeentebestuur van Blankenberge
Het gemeentebestuur van St.-Niklaas
L'administration communale de Herstal
Het gemeentebestuur van Hasselt
La ville de Malmédy
De stad Knokke
L'administration communale de la Roche en
Ardenne
Het gemeentebestuur van De Panne
L'administration communale de Visé
Het gemeentebestuur van Vilvoorde
Het gemeentebestuur van St.-Kruis
L'administration communale de Herve
Het gemeentebestuur van Lier
Het gemeentebestuur van St.-Truiden
De stad Diksmuide
Het gemeentebestuur van Turnhout
De stad Brugge
Het gemeentebestuur van Mechelen
Le Baron et la Baronne De Brouwer, Etterbeek
Le Comte D'Ursel, Moulbaix
Le Vicomte Poulet, Uccle
Madame Vve Thibaut Dinant
Madame Truffaut, Liège
Melle Pipijn, Uccle
Monsieur Solvay, La Hulpe
Monsieur Cassette, Ath
Monsieur Brialmont, Marcinelle
Monsieur Hosdain, Marcinelle
Monsieur Hamoir, Etterbeek
De Heer Boydens, Oostende
L'Ecole Supérieure de Radio Navigation, Bruxel-
les
Bibliothèque Centrale de la Province de Brab-
ant, Bruxelles
De Heer De Hondt J., Oostende
De Heer Verhaeghe, Forest
De Heer De Preitere, Kortrijk
Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre
Monsieur Dhont A., Schaerbeek
De Heer Elslander, Palle
Monsieur Latinis, Wemzbeek-Oppem
De Vereniging der Oudgedienden ZM - Limburg
- Mr. Derwae
Monsieur François, Auderghem
Monsieur Janssens, Uccle
De Heer Decuf, Oostende
Monsieur Geonot, Couillet
Monsieur Pallemarts, Watermael-Boitsfort
Monsieur Goessens, Lessines
Monsieur Léonard, Jette
N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A.
Antwerpen
De Heer Windey, Steendorp
De Brouwerij Van Haecht, Gent
De Heer Verbergh, Rijnkapitein, Antwerpen
De Heer Naudts, Oostakker
Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek,
Brugge
Monsieur Goor Marc, Etterbeek
Monsieur De Keyser, Watermael-Boitsfort
De Heer Bouchat, Leuven
General Engineering & Trading Cy Antwerp
Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen
The General Stores Shipchandlers Ostend -
Mr. Declercq
SPRL Bertrand & De Fays, Woluwé St.-Pierre
Monsieur Nys, Bruxelles

De Heer Vandenbroecke, Bredene
Monsieur Marsigny, Dinant
Monsieur Bouillet, Limal
The North Sea Yacht Club, Oostende
De Scheepsbouwwerven Boel & Zonen, Temse
De Heer Deceuninck, Directeur van het Zee-
wezen, Oostende
N.V. Verenigde Energiebedrijven van het Schel-
deland - EBES - Oostende
Anonyme
De Heer De Bie, Buizingen
De Heer Vleurinck, Destelbergen
P.V.B.A. Bogerd & Cie, Antwerpen
De Heer Dubois, Gentbrugge
Caddy-Tailors, Oostende
Le Comité National De Propagande Maritime,
Etterbeek
Dr. Verhaeghe, Eklo
De Heer Gouwy, Oostende
Monsieur Decloedt, Ixelles
Monsieur Schilling, Uccle
L'association des Amis de l'école autonome
de l'Etat, Oostende
De Heer Carlier, Antwerpen
Les établissements Brulé, Schaerbeek
Monsieur Mey, Mouscron
De Heer Glorieux, Spiere
S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
Monsieur Cléban, Ixelles
Les Etains Metten, S.P.R.L., Huy
Mercantile Marine Antwerpen
Monsieur Beernaerts, Lasne
De Heer Deroo, Gent
De Heer Dautricourt, Knokke
De Generale Bankmaatschappij, Brugge
N.V. Cogama, Herentals
Monsieur Carly, Ixelles
Restaurant „Koninginnehof” - Oostende
Hotel Wellington, Oostende
Monsieur Franckx, Forest
Monsieur Pierret, Berchem St.-Agathe
Monsieur Lejeune, Braine l'Alleud
De Heer Van Haverbeke E., Oostende
De Heer Decrop, Loppem
De Heer Vyncke, Westerlo
Monsieur Pierard, Saint Servais
De Heer Heynen, Antwerpen
Het Marine Kadettenkorps, Antwerpen
De Heer De State, Ekeren 2
De Heer Boonen, Wilrijk
Monsieur Delcourt, Liège
Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute
De Heer Van Hellemont, Berchem
Monsieur Pouillet J., Uccle
Monsieur Dorsimont, Dilbeek
Monsieur Pringiers, Bruxelles
De Heer Ingelbrecht, Kapellen
Monsieur de Gheldere, Bruxelles
Monsieur Gérard, Flémalle-Haute
Yachting Club Koksijde
De Heer Leyssen V.O.Z. Limburg
Cockerill Yards Hoboken
L'Ecole Royale des Cadets, Laeken
Monsieur Hervy, Magistrat, Mons
De Heer Cools, Brugge
N.V. Armement Deppe S.A. Antwerpen
Phoenix Oil Products, Schoten
De Heer Conings, Gent
De Heer Wolf, Oostende
Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.
Monsieur Lenoir, La Hulpe
Monsieur De Ridder, Evere
Brouwerij Piedboeuf, Stene
S.P.R.L. Covasa, Bruxelles
Le Chevalier Breydel, Bruxelles
De Bankmaatschappij Ippa, Gent

Afgesloten op datum van 27 okt. '70
Clôturé à la date du 27 oct. '70

nuttige adressen adresses utiles

Vereniging voor hulpbetoon in de Zeemacht,
v.z.w.
Brusselselaan 6, Strombeek-Bever
prk. 10 84 51
Association d'Entraide Force Navale
6, Brusselse laan, Strombeek-Bever
ccp. 10 84 51

VERENIGING RESERVEOFFICIEREN ZM
ASSOCIATION OFFICIERS DE RESERVE FN
Nationale Vereniging - Association Nationale
CPF(R) Deseck
26, av. Lambeau, Bruxelles 15
Afdeling Antwerpen
CPC(R) Planchar
Italiëlei 84, Antwerpen
Section Brabant - Afdeling Brabant
LDV(R) A. Dorsimont
4, av. du Pantheon, 1080 Bruxelles
Afdeling West-Vlaanderen
LDV(R) Rogie
Sint-Paulusstraat 20, Oostende
Afdeling Oost-Vlaanderen
LDV(R) C. Peckstadt
Eeklostraat 164, Mariakerke-Gent

VERENIGINGEN OUDGEDIENDEN ZM
ASSOCIATIONS DES ANCIENS DE LA FN
Section Bruxelloise - Brusselse Vereniging
2, rue Arthur Cosyns, 1020 Bruxelles
Section Liégoise
Royal Motor Union 38, boulevard d'Avroy
Afdeling Gent
Kastanjestraat 131, Gent
Afdeling Antwerpen
Albert Dickschenstraat 21, Wilrijk
Afdeling Kempen
Cameynestraat 30, Geel
Afdeling Brugge
Scheepsdalelaan 32, Brugge
Région de Charleroi
45, rue de Boufflioux, Châtelet
Afdeling Tongeren
Steenweg 96, Wern
Section Brabant Wallon
33, rue François, Court - St-Etienne
Section Hainaut Centre-Ouest
rue Brigade Piron - 7230 Frameries
Afdeling Waasland
Parklaan 95, St-Niklaas-Waas
Afdeling Tervuren
Lindboomstraat 2, Tervuren

AKTIEF KADER - CADRE D'ACTIVE
Vereniging voor Officieren in aktieve dienst
Association des Officiers en service actif
77, avenue Milcampslaam, 77
Bruxelles - Brussel
Koninklijk Onderling Verbond Belgische Onderofficieren
Royale Alliance Mutuelle des Sous-Officiers de Belgique
77, avenue Milcampslaam, 77
Bruxelles - Brussel
Beroepsunie der Belgische Onderofficieren
Union Professionnelle des Sous-Officiers de Belgique
102, avenue Princesse Elisabethlaan, 102
Bruxelles 3 - Brussel 3
Vereniging Korporaals en Soldaten van België
Association Caporaux et Soldats de Belgique
77, avenue Milcampslaam, 77
Bruxelles - Brussel

JEUGDGROEPERINGEN
GROUPEMENTS DE JEUNESSE
Corps des Cadets de Marine
Marine Kadettenkorps
Section Bruxelles
265, rue Vanderkindere, Bruxelles 18
Base: Port de Bruxelles - Bassin Beco
Corps des Cadets de Marine
Section Liège
16, Quai de Rome, Liège
Base: Port de Yacht
Marine Kadettenkorps - Afdeling Antwerpen
Greinstraat 23, Antwerpen
„SEA - SCOUTS EN SEA - GUIDES“
VAN BELGIE
„SEA - SCOUTS EN SEA - GUIDES“
DE BELGIQUE
Nationale Directie - Direction Nationale
Et. Declercq - P. de Conincklaan, 48 St-Andries
Directie West-Vlaanderen
F. Vangysel - Zwitserlandstraat 7, Oostende
Directie Oost-Vlaanderen
Fl. Van Beethoven - Bavariaanstraat 127, Gent
Directie Antwerpen
M. Van Heurck - D'Heldtlaan 19, Edegem
Direction Brabant
M. Landeut
238, rue Dieudonné Lefèvre, Bruxelles 2
Direction des régions francophones
R. Pierard
30, rue L. Hicquet, St.-Servais/Namur
• • •

ANTWERPEN (verschillende afdelingen)
M. Govaerts - St.-Fredagandusstraat 39, Deurne
G. Roosemeyers - Groenendaallaan 266, Antw.
F. Beuckelaers - de Bisthovelei 12, Deurne
G. Van Damme - Lange Leemstraat 309, Antw.
HOBOKEN
R. Pauwels - Kerkstraat 56, Antwerpen
OOSTENDE
R. Vangysel - Zwitserlandstraat 7, Oostende
BLANKENBERGE
R. Demeulenaere
L. Dujardinstraat 17, Blankenberge
KNOKE
G. van der Linden - Natielaan 55, Westkapelle
NIJEUWPOORT
A. Titeca - Arsenaalstraat 33, Nieuwpoort
DE PANNE
A. Lenaers - Zeelaan 212, Koksijde
IEPER
M. Dervaux - Kanonnierlaan 16, Ieper
ROESELARE
F. Verheecke - Molenstraat 155, Roeselare
IZEGEM
J. Vandommele - St.-Sebastiaanstraat 19, Izegem
ST-KRUIS
Fr. Tournoy - Keizerstraat 3, St.-Kruis
BRUGGE
P. Zanders - Hooistraat 27, Brugge
GENT
Fl. Van Beethoven - Bavariaanstraat 127, Gent
DESTELBERGEN
J. Vanden Berghé - Belgiëlaan 101, Destelbergen
BRUXELLES
M. Landeut - rue Dieudonné Lefèvre 238, Brux. II
JAMBES
R. Pierard - rue L. Hicquet 30, St.-Servais
COUVIN
P. Bastin - rue du Herdeau 19, Couvin
ATH
Ch. Carton - Ch. de Bruxelles 342, Ath
• • •

FEDERATIE VOOR OPEN SCOUTISME
Baron Danislei 16, Antwerpen
VLAAMS VERBOD KATHOLIEKE ZEESCOOTS
Nationale Directie
Frankrijklei 97, Antwerpen
Distrikt Kust
E. Weynen - Elisabethlaan 4, Oostende
Distrikt Gent
J. De Cordier - Henleykaai 2, Gent

ZEEVAARTONDERWIJS - ECOLES DE NAVIGATION

Zeevaartschool (Z.S.O.)
Demeysluis, Oostende - Tel. 709 28
Hogere Zeevaartschool (H.Z.S.A.)
Noordkasteelstraat 6, Antwerpen - Tel. 41 06 80
Hogere Radio Navigatieschool (H.R.N.S.)
Meerstraat 46, Brussel 5 - Tel. 47 36 82
Ecole de Navigation (E.N.O.)
Ecluse Demey, Ostende - Tél. 709 28
Ecole Supérieure de Navigation (E.S.N.A.)
6, Noordkasteel, Anvers - Tél. 41 06 80
Ecole Supérieure de Radio-Navigation (E.S.R.N.)
46, rue du Lac, Bruxelles 5 - Tél. 47 36 82

VISSERIJSCHOLEN - ECOLES DE PECHERIE

Rijkvisserijschool
Kursaalstraat 55, Heist - Tel. 510 01
Stedelijke Visserijschool „John Bauwens“
Mercatorlaan 1, Oostende - Tel. 740 19
Vrije Visserijschool „Paster Pype“
Paster Pypestraat 1, Oostende - Tel. 731 95
Vrije Visserijschool
Kerkstraat 5, Heist
Vrije Visserijschool
Marktplein 5, Nieuwpoort - Tel. 231 02

EDITEUR RESPONSABLE - VERANTWOORDELIJK UITGEVER
J.C. Liénart - H. Serruyslaan, 14 8400 Oostende.

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

17^e. jaargang

neptunus 1970

17^e. année

twemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimensuelle. editeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 30 fr. - prix par numéro 30 fr. - abonnement : 150 fr. (gewoon - normal) 200 fr. (steun - soutien) 300 fr. (ere - honneur) — c.c.p. 17.55 société générale de banque oostende cpt 40.07.79 — p.r.k. 17.55 generale bankmaatschappij oostende rek. 40.07.79 — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union imp. «de vuurtoren» tél. 059-751.32 à oostende — in belgië de la presse périodique belge — imprimé en Belgique : chez gedrukt bij druk. «de vuurtoren» tél. 059-751.32 te oostende

Clichés : Van Uffelen.

Tel. (09) 25.47.68 Gent.

